

ZEITSCHRIFT FÜR

GEO POLITIK

VERBUNDEN MIT DER ZEITSCHRIFT

WELTPOLITIK &
WELTWIRTSCHAFT

VII. JAHRGANG

3.

HEFT / MÄRZ 1930

**VINSCHUH: Die Verstrickung der Kriegsschulden —
WELT-FLUGVERKEHR**

**TEL: Die eurasiatischen Luftlinien — ERNST: Transeurasiatische
luftverkehrsinteressen — ORLOVIUS: Amerika im Luftverkehr —
SCHOLZER: Geopolitik des Flugwesens — Maull: Zur Raumstruktur
des Luftverkehrs der Erde — Mit 9 Karten und Skizzen**

BERLIN / KURT VOWINCKEL VERLAG GMBH.

ZEITSCHRIFT FÜR GEOPOLITIK

verbunden mit der Zeitschrift

WELTPOLITIK UND WELTWIRTSCHAFT

Herausgeber *Dr. K. Haushofer*, Honorarprofessor an der Universität, Gen.-Major a. D., München O 27, Kolberger Straße 18, Tel. 480 444; *Dr. E. Obst*, o. Professor an der Techn. Hochschule, Hannover, Scharnhorststraße 14, Tel. Nord 8186 und *Dr. O. Maull*, o. Professor an der Universität Graz, Hilmteichstraße 22, Tel. 2653, unt. ständig. Mitarbeit von *Dr. Kurt Wiedenfeld*, Geh. Leg.-Rat, o. Prof. a. d. Univ., Leipzig, Kaiser-Wilhelm-Str. 80 u. Privatdoz. *Dr. Herm. Lautensach*, Gießen, Ostanlage 25. Schriftleitung: *Kurt Vowinkel*, Berlin-Grünwald, Hohenzollerndamm 83, Tel. Pfalzburg 2254

VII. JAHRGANG / HEFT 3 / MÄRZ 1930

GEOPOLITISCHE BERICHTERSTATTUNGEN:

| | | |
|-----------------------------|--|-----|
| <i>Erich Obst</i> | Berichterstattung aus Europa und Afrika | 177 |
| <i>Karl Haushofer</i> | Bericht über den indopazifischen Raum | 182 |
| <i>Otto Maull</i> | Berichterstattung aus der amerikanischen Welt | 187 |
| <i>Otto Maull</i> | Erdumspannender Bericht: Zur Raumstruktur des Luftverkehrs der Erde | 191 |

DEUTSCHE AUSSENPOLITIK:

| | | |
|---------------------------|---|-----|
| <i>Josef Wünsch</i> | Die Verstrickung der Kriegsschulden | 200 |
|---------------------------|---|-----|

GEOPOLITISCHE UNTERSUCHUNGEN:

| | | |
|------------------------------|--|-----|
| <i>Erwin C. Ettel</i> | Die eurasiatischen Luftlinien der westeuro- päischen Kolonialmächte | 214 |
| <i>Julius Ernst</i> | Transeurasiatische Luftverkehrsinteressen | 229 |
| <i>Heinz Orlovius</i> | Amerika im Luftverkehr | 233 |
| <i>Hans Hochholzer</i> | Geopolitik des Flugwesens | 243 |

AUS DER WELTWIRTSCHAFT:

| | | |
|---------------------------|-------------------------------------|-----|
| <i>Karl Saenger</i> | Weltwirtschaftliche Statistik | 255 |
|---------------------------|-------------------------------------|-----|

LITERATURBERICHTE:

| | | |
|-------------------------------|---|-----|
| <i>Gerhard Herrmann</i> | Weltwirtschaftlicher Literaturbericht | 261 |
|-------------------------------|---|-----|

EINZELHEFT RM. 2.50

Vierteljahr RM. 6.- / Jahrgang mit Register RM. 25.-

Gebunden RM. 30.— / Register für den Jahrgang RM. 1.— / Inhaltsverzeichnis kostenlos / Einbanddecke f. den Halbjahresband RM. 2.—

POSTSCHECKKONTO: KURT VOWINKEL VERLAG / BERLIN 18769 / WIEN 55918

ANSCHRIFTEN DER MITARBEITER

Major a. D. *Ernst*, München 44, Prinz-Ludwigs-Höhe, Heilmannstr. 27 I — *Erwin C. Ettel*, Baranquilla, Columbia, Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aereos — *Dr. Karl Haushofer*, Gen.-Major a. D., Honorarprofessor a. d. Universität, München O 27, Kolberger Str. 18 — *Dr. Gerhard Herrmann*, Leipzig C 1, Burgstraße 14 III — *Dr. Hans Hochholzer*, Professor, Wien II, Schiffmühlenstr. 86 — *Dr. Otto Maull*, o. Professor a. d. Universität Graz, Hilmteichstr. 22 — *Dr. Erich Obst*, o. Professor a. d. Technischen Hochschule, Hannover, Scharnhorststr. 14 — *Dr. Heinz Orlovius*, Deutsche Lufthansa, Berlin SW 68, Lindenstraße — *Dr. Karl Saenger*, Präsident des Preussischen Statistischen Landesamtes, Berlin-Dahlem, Falkenried 10 — *Dr. Josef Wünsch*, Berlin W 35, Derfflingerstr. 5

**KURT VOWINKEL VERLAG / GMBH / BERLIN-GRÜNEWALD
HOHENZOLLERN DAMM 83**

Wer hat nicht in den Monaten der letzten Reparationsverhandlungen zweifelnd gefragt: ist es überhaupt noch möglich, sich in diesem Durcheinander der deutschen und interalliierten Zahlungen, der Annuitäten und der Geheimnisse von Gegenwartswert und Zinseszinsrechnung auszukennen?

Dr. *J. Winschuh* zeigt, daß hinter diesem Gewirr von Zahlen ein ganz klarer politischer Wille steht. In seiner meisterhaft geschriebenen Darstellung der „Verstrickung der Kriegsschulden“ gewinnt das Problem plötzlich die Durchsichtigkeit, die wir so dringend gebrauchen, um ein richtiges Urteil zu gewinnen.

Abgesehen von diesem Aufsatz der Abteilung „Deutsche Außenpolitik“ und abgesehen von den laufenden Berichterstattungen der Herausgeber ist das Heft dem Welt-Flugverkehr gewidmet.

Wir können das Flugwesen heute noch nicht als Wirtschaftsfaktor werten: es gibt kaum eine Fluglinie der Welt, die sich ohne direkte oder indirekte Unterstützung des Staates hält. Über die Verhältnisse in U.S.A., wo eine Wirtschaftlichkeit des Flugverkehrs behauptet wird, macht Dr. *Orlovius* sehr interessante Angaben.

Aber gerade dank der Unterstützung des Staates ist der Flugverkehr auch der Ausdruck außenpolitischer Wünsche der Kulturstaaten geworden. Man vergleiche einmal die in diesem Heft im Kartenbild festgelegten Fluglinien Frankreichs, Deutschlands, Englands, der U.S.A. usw. miteinander und wäge sie politisch aus.

Den Leser der „Geopolitik“ interessieren vornehmlich zwei Eigenarten des Flugverkehrs. Erstens: Wie wirken sich im Werden des Flugnetzes die geographischen Bedingtheiten: Bodenbeschaffenheit und Klima aus? Und zum anderen: Welche geopolitischen Folgen hat das Zusammenschrumpfen der Entfernungen? In beiden Fragen gibt das Heft interessante Aufschlüsse. Es zeigt sich, daß Menschen wie die Verfasser, deren Blick mit den 1000 km eines Flugtages rechnet, in ganz anderen Räumen denken wie wir eng verschachtelten Mitteleuropäer.

Von den Verfassern dieser Aufsätze stehen *C. Ettel* und Dr. *Orlovius* aktiv im Flugwesen, Major *Ernst* ist ehemaliger Flieger. Sie bearbeiten den luftpolitischen Teil des Themas. Professor Dr. *O. Maull* und Dr. *H. Hochholzer* betrachten — von der Geographie kommend — die wissenschaftlich-geopolitische Seite des Weltflugverkehrs.

Der Deutschen Lufthansa haben wir für Rat und Hilfe bei der Ausgestaltung des Heftes herzlich zu danken.

Die Schriftleitung

ERICH OBST:

Berichterstattung aus Europa und Afrika

Für ganz Europa sind die Vorgänge auf der Londoner Konferenz der Weltseemächte von weittragender Bedeutung. Von mehr als einer Seite wird daran gearbeitet, daß sich diese Flottenkonferenz nicht zu einer „flotten Konferenz“ auswachse, denn eine übereilte Lösung könnte für alle Teile die verhängnisvollsten Folgen haben, weil keiner dem anderen traut und jeder für jede Eventualität gewappnet sein möchte. Nach den bisherigen Verhandlungen gewinnt man den Eindruck, daß England und Amerika den französisch-italienischen Gegensatz geschickt dazu ausnutzen, um Kontinentaleuropa zu isolieren und die panangelsächsische Flottenentente als Grundpfeiler künftiger Weltpolitik zu errichten. Die Seerüstungen wirklich abzubauen liegt offenbar durchaus nicht so sehr im Interesse der Konferenzteilnehmer, sondern eher eine Rationalisierung der Seestreitkräfte durch Ausbau der jeweils am wirkungsvollsten scheinenden Flotteneinheiten. Wie schwer und dornenvoll ist der Weg zum „ewigen“ Frieden! Wie oft mag Frankreich im stillen bereuen, daß es 1918/19 auf den englischen Leim gekrochen und die lediglich im englischen Interesse gelegene Forderung nach maritimer Zwangsabrüstung Deutschlands unterstützte! Wird MacDonald die von ihm eingeschlagene Richtung beibehalten können angesichts des wachsenden Widerstandes der Konservativen, von denen zum mindesten ein einflußreicher Teil die Einfügung Englands in einen von USA. geführten panangelsächsischen Block verwirft und statt dessen die panbritische Wirtschaftsunion propagiert? Man belächle nicht von vornherein das Unternehmen des Zeitungskönigs Lord Beaverbrook, der eine eigene „Partei des vereinigten Imperiums“ ins Leben rufen will.

Derweilen sich in London die Staatsmänner der drei maritimen Weltmächte um einen Ausweg zwischen Sparnotwendigkeit und Flottenimperialismus bemühen, jeder von ihnen bestrebt ist, in Generationen und planetarisch zugleich zu denken, vermag sich Kontinentaleuropa vom Neid und Haß seiner kleinräumigen Gliedstaaten nicht frei zu machen und taumelt ohne Halt vom brüchigen Gestern über ein verzerrtes Heute in ein völlig ungewisses Morgen. Der tschechische Außenminister Benesch hat zwar in seiner bedeutungsvollen Senatsrede vom 7. Februar betont, er wolle zielbewußt auf eine Bundesgenossenschaft der Kleinen Entente zu Zentraleuropa hinarbeiten, auf eine mitteleuropäische Kooperation, die nach

ihm „einen ersten Schritt und eine Vorstufe zu einer wahrhaft europäischen Bundesgenossenschaft“ bedeuten würde. Aber es ist ein schlechtes Omen für dieses zukünftige, einige Europa, wenn gleichzeitig Jugoslawien den Meuchelmörder vom 28. Juni 1914 mit einem Heiligenschein versieht und in Sarajewo eine Gedenktafel für Princip enthüllt(!), wenn Italien seinen Kontinentalimperialismus durch Gewinnung von Österreich weiterausbaut und offenbar durch Schober das Gelände in Berlin sondieren läßt usw. Ränke und Tücken, engstirnige Vorkriegspolitik übelster Art, aber keine Anpassung an die durch die Weltkriegskatastrophe bedingte gänzliche Änderung der Weltlage. Unsere Enkelkinder werden uns ob dieser Untätigkeit und Unfähigkeit verfluchen oder unsere politische Tändelei belächeln. Mit Recht antwortet der „Daily Express“ auf die Enthüllung der Princip-Gedenktafel in Sarajewo mit einem Leitartikel „Eine Herausforderung der ganzen Welt“. Aber die abendländischen Völker und Staaten nehmen schweigend diese ungeheuerliche Herausforderung hin und rafften sich nicht einmal angesichts dieser Verhöhnung von Millionen von Weltkriegstoten aus allen Lagern zur Tat auf. Armes, willenloses Europa!

In dieser Situation das deutsche Staatsschiff durch die Unzahl von Klippen und Strudeln hindurchzusteuern, ist wahrhaft keine leichte Aufgabe. Haben in den letzten Jahren die Abwehrmaßnahmen an der stark gefährdeten Westgrenze im Vordergrund gestanden, so scheint man sich nunmehr endlich darauf zu besinnen, daß das Schicksal der Nation noch viel nachhaltiger von der Entwicklung der Ostmark abhängt. Die Denkschrift „Die Not der preußischen Ostprovinzen“, herausgegeben von den Landeshauptleuten der Provinzen Ostpreußen, Grenzmark Posen – Westpreußen, Pommern, Brandenburg, Niederschlesien und Oberschlesien, sollte von allen verantwortungsbewußten Deutschen sorgfältig durchgearbeitet werden. Das hier über die „Kinderwiege des Reichs“ zusammengetragene Material sollte im Geschichts- und Geographieunterricht aller deutschen Schulen eingehend besprochen werden, um die Gesamtheit des Volkes in zwölfter Stunde aufzurütteln und zu tatkräftiger Unterstützung der deutschen Ostmark zu begeistern. An dieser Stelle müssen wir uns leider damit begnügen, die Schlußfolgerungen und Forderungen der Denkschrift im Wortlaut wiederzugeben:

„Die preußischen Ostprovinzen sind in diesen Entscheidungskampf, den ihnen das Versailler Diktat aufgezwungen hat, bereits mit gebrochenen Kräften hineingegangen. Sie führen ihn dennoch mit tiefstem Ernst und dem unerschütterlichen Willen zur Selbstbehauptung, getragen von der Einigkeit aller Bevölkerungskreise in Stadt und Land. Wir wissen alle, daß es hier um Sein oder Nichtsein geht. Wir wissen auch, daß die schwerste Not mit einem Schlage enden würde, wenn das Unrecht der Grenzziehung im Osten wieder gut gemacht wird.

Wir hoffen zuversichtlich, daß das Vaterland den Ostprovinzen in ihrem Kampf zur Seite stehen wird. Die zur Katastrophe treibende Not der Ostmark fordert eine zielbewußte, einheitliche Staats-

pflege, damit altes deutsches Kulturland seine geschichtliche Aufgabe im Dienste Deutschlands und Europas weiter zu erfüllen in der Lage ist.

Inhalt und Ziel dieser Staatspflege muß gerichtet sein auf

1. Erschließung des Ostens durch Schaffung neuer Kunststraßen und Verbindungswege sowie durch Erweiterung des Eisenbahnnetzes.
2. Ausbau der östlichen Wasserstraßen im gleichen Schritt und für den gleichen Verkehr wie im Westen, jedenfalls vor Vollendung des Mittelland-Kanals.
3. Beseitigung der Wirtschaftsferne der Ostprovinzen vom geschlossenen Wirtschaftsorganismus des Reichs durch stärkste Verkürzung der Frachtbasis für den Osten.
4. Maßnahmen zur Wiederherstellung der Rentabilität der Landwirtschaft.
5. Höhere Zuweisung von Mitteln für die Wirtschaftsverbesserungen im deutschen Osten, insbesondere einen über den normalen Prozentsatz hinausgehenden Beteiligungssatz des Staates an Meliorationen aller Art im Osten, sowie eine Beteiligung des Reichs an diesen Sondermeliorationen.
6. Förderung der Bauern- und Landarbeitersiedlung.
7. Maßnahmen zur Erhaltung und Stützung der ostdeutschen Industrie, des Handels und des Handwerks.
8. Zusammenfassung und wesentlich verstärkte Hinleitung der Reichs- und Staatsaufträge sowie der Reichsbahn- und Reichspostaufträge in den Ostprovinzen. Die erhöhte Beteiligung des Ostens an den Staatsaufträgen muß insbesondere den durch den Zollkrieg mit Polen am meisten geschädigten Provinzen zugute kommen.
9. Starke Kulturpolitik von Reich und Staat im Osten.
10. Erheblich weitergehende Berücksichtigung aller Kommunen der Ostprovinzen im Finanzausgleich, insbesondere durch fiktive Erhöhung ihrer Einwohnerzahl.
11. Sonderdotation für die östlichen Provinzialverwaltungen, um sie zu befähigen, einerseits die Grenzerreißungs- und Besatzungsschäden zu heilen, andererseits ihren Rückstand in wirtschaftlicher, kultureller und sozialer Entwicklung zu beseitigen.
12. Stärkere Berücksichtigung der Ostprovinzen bei der Verteilung der Kraftfahrzeugsteuer.
13. Mehrzuteilung von Hauszinssteuermitteln, insbesondere auch zum Ausgleich der Flüchtlingslast.
14. Gerechte Verteilung der Schullasten.

In letzter Stunde erheben die Ostprovinzen den Ruf nach Hilfe!

Die Gefahr für den deutschen Osten ist groß und nicht mehr aufzuhalten, wenn jetzt nicht schnell und gründlich geholfen wird!

Werden die deutschen Parteien diesen Notschrei verstehen und werden sie sich zum Handeln aufrufen, ehe es zu spät ist? Wir wollen gewiß die Brüder im

Saarland, in Eupen und Malmedy darüber nicht vergessen; aber deren Eigenstärke ist so groß, daß wir gewiß sein dürfen, sie bei weiterer liebevoller Betreuung in absehbarer Zeit als untrennbare Glieder des Reichs zum Ganzen zurückkehren zu sehen. Anders der wirtschaftsschwache deutsche Osten. Er bleibt nur unser, wenn alle Kräfte dafür mobilisiert werden, wenn ein fester Ostmarkenwille alle Deutschen erfüllt von der Maas bis an die Memel, von der Etsch bis an den Belt. Ein deutsches Grenzlandministerium, wie es auch Prälat Ulitzka im vorigen Heft dieser Zeitschrift befürwortet, erscheint als Zentralstelle des schweren Ringens, vor allem um den deutschen Osten, unbedingt notwendig. —

Übergehen wir den geopolitisch nicht unmittelbar belangvollen Sturz des spanischen Diktators Primo de Rivera; erwähnen wir nur kurz, aber im Gefühl tiefster Dankbarkeit die von Schmidt-Wodder im dänischen Folketing eingebrachte deutsche Schulvorlage für Nordschleswig und wenden wir uns weiter dem Osten unseres Erdteils zu.

Im Memelland hat die Ankündigung des Gouverneurs, eine größere Anzahl deutscher Lehrer müsse sich auf baldige Kündigung und Ausweisung gefaßt machen, einen neuen Sturm der Entrüstung hervorgerufen. Wann wird die deutsche Regierung endlich eingreifen und der immer wiederkehrenden Vertragsverletzung Halt gebieten?

Auch in Lettland hat sich neuerdings eine Deutschfeindlichkeit entwickelt, die fortgesetzt stärkste Beachtung erfordert. Seit dem großen Wahlerfolg der Deutschen von 1928 und der dadurch ermöglichten Bildung einer bürgerlichen Parlamentsmehrheit gefallen sich die linken lettischen Oppositionsparteien in einer Deutschenhetze, die vor der Aufpeitschung der wütendsten nationalistischen Triebe nicht haltmacht und sich auf die Dauer zu einer großen Gefahr auswachsen kann.

Ob der offizielle Besuch des estländischen Staatspräsidenten Dr. Strandmann in Wilna (!) und Warschau zu politischer Neuorientierung im Baltikum führen wird, ist z. Zt. noch nicht abzusehen. Auf jeden Fall ist dieser Staatsbesuch ein neuer Beleg für die erstaunliche Aktivität der Polen. Litauen, Lettland und Sowjetrußland verfolgen diese Extratour Estlands mit einiger Nervosität, und von allen Seiten ertönen die Alarmrufe „Quo vadis, Esthonia?“ Die ungünstigen Erfahrungen, die Estland mit dem Handelsvertrag mit Polen gemacht hat (wesentliche Erhöhung der polnischen Ausfuhr nach Estland bei gleichzeitiger starker Senkung des estländischen Exports nach Polen), sollten eigentlich nicht dazu angetan sein, in den Kreisen der Wirtschaft von Estland Begeisterung für diesen Flirt mit Polen auszulösen.

Was in Rußland vor sich geht, erfüllt die westeuropäische Menschheit mit ebensoviel Schrecken wie Abscheu. Die unmenschlichen und törichten Christenverfolgungen, die im Lande von Sichel und Hammer plötzlich wieder mit leidenschaftlicher Schärfe aufgenommen werden, haben den Papst wie die Führer der evangelischen Kirchen auf den Plan gerufen. Die diesbezügliche Predigt des Kar-

dinals Faulhaber (München, 11. Februar) gipfelt in der furchtbaren Anklage: „Die religiös-sittliche Lage in Rußland bietet heute ein grauenhaftes Bild. Das Kinderelend schreit zum Himmel. Die heranwachsende Jugend ist ohne jede moralische Zucht. Ehe und Familie sind tiefer gesunken als bei einem afrikanischen Naturvolk . . . In den letzten Monaten hat die blutige Glaubensverfolgung in Rußland den Höhepunkt erreicht. Innerhalb eines Vierteljahrs sind außer 200 Synagogen und Moscheen 980 christliche Kirchen geschlossen und für profane Zwecke freigegeben worden. Vor unseren Augen spielt sich eine furchtbare Tragödie ab.“ In ähnlichem Tone gehalten ist der Aufruf des Erzbischofs von Canterbury an die englische Christenheit. Unsere aus Rußland eingehenden privaten Mitteilungen bestätigen mit grauenhaften Einzelheiten den tollwütigen Fanatismus, mit dem die Bolschewiken den Ausrottungskrieg gegen Kirche und Religion betreiben. Was um alles in der Welt hat Stalin dazu bewogen, plötzlich wieder ganz radikalen Kurs zu steuern? Ist es Angst vor der Opposition, Verzweiflung über das Mißlingen des großen sozialen und politischen Experiments oder was sonst? Auch auf anderen Gebieten stellen wir augenblicklich in Sowjetrußland eine Nervosität fest, die nichts Gutes erwarten läßt. So wird u. a. die Kollektivierung der bäuerlichen Betriebe mit einer Eile und Brutalität durchgeführt, die dem bolschewikischen Regime unter den Bauern im eigenen Lande fast ebensoviel Feinde schafft wie es die Religionsverfolgungen im In- und Ausland tun. Sind die roten Gewalthaber im Kreml ihrer Sache wirklich so sicher, daß sie glauben, den Bogen ruhig wieder einmal tüchtig überspannen zu dürfen? Fürchten die Moskauer Mandschu nicht, daß auch ihnen einmal eine Taipingbewegung erwachsen könnte? Seit Jahren ist die russische Sphinx die Sorge ganz Europas; niemals aber waren die Züge dieser Sphinx so düster und unheilswanger wie eben jetzt. Tritt der Bolschewismus nunmehr etwa wirklich in das Endstadium seines Kampfes ums Dasein?

Aus Afrika liegen diesmal besonders wichtige Nachrichten nicht vor. Zu erwähnen bleibt die Tatsache, daß die Italiener nach schweren Kämpfen Murzuk, die Hauptstadt des Fessan, erobert haben. Bald wird nun die italienisch-französische Grenzzone bei Ghat und Tümmo erreicht sein. Werden die Italiener dort haltmachen, oder wird sich Frankreich angesichts des wachsenden italienischen Druckes im Süden von Tunis dazu verstehen, eine Neuregelung der Interessensphären im Sinne der Wünsche Mussolinis gutzuheißen? — Auch an anderer Stelle Afrikas entwickeln die Italiener, freilich unter Wechsel der Mittel, eine beachtenswerte Aktivität: sie haben in Abessinien ein großes Platin-Minenunternehmen ins Leben gerufen. Die Ausbeute betrug 1926 nur 20 kg Platin, stieg 1926 auf 50 kg, im Jahre 1927 auf 100 kg und erreichte 1928 den Betrag von nahezu 200 kg Platin. Die „African World“ widmet diesem bedeutsamen italienischen Bergbauunternehmen in Abessinien einen ausführlichen Aufsatz in Nr. 1419 vom 18. Januar 1930.

K. HAUSHOFER:

Bericht über den indopazifischen Raum

Verschiedene Auffassung gleichlautender Begriffe und Worte im europäischen und indopazifischen Bereich. — Indiens und Chinas Neujaahrsforderungen unter diesem Gesichtspunkt. — Einkreisung, „Cant“ und Kantorowicz im pazifischen Lichte. — Japans vorsichtiges Manövrieren gegen Anakondapraktiken. — Technische Schwierigkeiten Japans mit dem vulkanischen Zentralgerüst (Shimizu- und Tunna-Tunnel) und Schnellverbindungen durch übervölkerte Schwemmlandebenen. — Zusatzbelastungen und Abrüstungsvorschläge in Inselreichen. — Schlachtkreuzer „Kongo“ und seine pazifisch-südseedeutsche Vergangenheit. Seewehrmaßstäbe. — Wei-Hai-Wei als Wachstumspitze. — Wachstumspitzenlos in Ostasien. — Vordringen USAmerikas in Richtung Insulinde. — Die Seestraße zwischen Philippinen und Nordborneo. — Deutsche Zurückhaltung im australasiatischen Mittelmeer. — Japanische Diskretion in London über Singapore! —

Wäre es bei geopolitisch geschulten Lesern nötig, Belege dafür beizubringen, daß kaum einer der Begriffe, mit dem mitteleuropäische internationale und nationale Presseorgane und wissenschaftliche Zeitschriften arbeiten, rings um die Erde dasselbe bedeutet wie in unserm Kulturkreis, aus dem die meisten stammen, so würden wir sie gerade bei der Beurteilung der chinesischen und indischen Forderungen an der Neujaahrschwende 1930 ganz besonders leicht erbringen können. Dabei stünde z.B. voran der Kommentar, den „The Week“ (Bombay, 9. 1. 1930) zu der Bekenntnisrede Pandit Jawaharlal Nehrus als Sozialist gibt, in der er — wahrscheinlich sehr zur Mißbilligung Moskaus — eine Zerlegung indischen Großgrundbesitzes in lauter Bauernwirtschaften fordert, während die wahre Orthodoxie doch das Bauerneigentum zugunsten großer, mechanisierter Betriebsflächen aufhebt. Seine sehr berechtigten Arbeiterschutzforderungen werden als uralte Forderungen der Menschlichkeit und der großen Weltreligionen nachgewiesen. Auch Gandhi wird mit Recht nicht so fast als „Triebkraft, denn als Bremse“ (not so much as the motive power as brake of the congress) durchschaut, dem dafür Lord Russell, der neue Unterstaatssekretär für Indien, Wasser auf die mehr klappernde, als werktätige Mühle geliefert habe. Im Gegensatz zu der Klugheit Macdonalds, die so lange erfolgreich ein Festlegen zu vermeiden wußte, ohne Lord Irwins, des Vizekönigs, Dominiumzusage geradezu abzuleugnen, war es nicht ratsam, auszusprechen, „daß der Dominiumzustand augenblicklich nicht möglich sei, und wahrscheinlich nicht auf lange Zeit“. Das liefert doch der Bewegung auf „Boycott of the councils and civil disobedience“ Wind in die Segel, bestätigt die Behauptung der Extremen und Radikalen, daß auch die Arbeiterregierung in England ohne guten Glauben (bona fides) an die indischen Fragen gehe, und zieht den Gemäßigten Boden unter den Füßen weg! So die kluge Missionszeitschrift, die hinzufügt: „Über eines mag Macdonald sicher sein: wenn Lord Russell wirklich die Katze aus dem Sack der Regierung gelassen hat, dann ist Indien für alles Weitere „a lost Dominion“. Wir haben in langer Beobachtung die Sicherheit des Urteils der katholischen Missionspolitik viel zu hoch schätzen gelernt, als daß wir nicht den vollen Ernst einer solchen Festlegung ermessen könnten.

Wenn irgendeine Grundlage ungeeignet als zu empfehlender Ausgangspunkt für geopolitische Arbeit ist, so sind es „Scham und Entrüstung“, auch wenn das so zustande gekommene Buch viel wertvollste Einzelinformation enthält. Deshalb können wir leider vom indopazifischen Bereich urteilend, das Buch von H. Kantorowicz: „Der Geist der englischen Politik und das Gespenst der Einkreisung Deutschlands“ nur mit höchster Vorsicht, etwa mit den von der „Frkf. Ztg.“ (Lit.-Bl. 19. 1. 1930) gegebenen Einschränkungen gegen „overstatement“, Übersteigerung, empfehlen. Wir haben doch, zum Teil aus eigenem Mund hervorragender britischer Führer (Kitchener, Macdonald, Lord Meath usw.) vor dem Kriege, 1908—1913 zu viel Beweise sehr greifbarer Einkreisung selbst gehört und mit Händen gegriffen, als daß wir nicht sagen müßten: es ist ein anderes, wenn ein Dichter wie Dostojewski sich nach einer durchspielten Nacht in hysterischer Reue „zerrissenen Herzens, voll Scham und Entrüstung“ vor seiner armen betrogenen Frau wälzt, ihr das tausendmal gebrochene Versprechen des Nichtwiederspielens erneuert und dann am Abend wieder den Ertrag ihrer mühsamen Arbeit verspielt, oder wenn ein Historiker Selbstanklagen gegen sein Volk schleudert, das doch unter der Tatsache der Einkreisung, der doch nicht zum erstenmal von Angelsachsen angewandten Anakondapolitik zusammenbricht — von dorthier stammt doch der Vergleich mit der würgenden Riesenschlange! —, nachdem es freilich durch die Dauer und Mannhaftigkeit seines Widerstandes die Würger enttäuscht hat.

In Japan war man sich schon 1908 sehr klar darüber, daß auch gegen Japan Anakondaschlingen bereit lagen, daß man sich höchst vorsichtig aus ihnen immer wieder herauszumanövrieren hatte, was Deutschland nicht konnte; und man weiß, daß die Gefahr auch heute nicht vorüber ist, daß man deshalb Rückversicherungen (siehe z.B. Itos und Katsuras Rußlandwerben, den Vertrag von 1925 u.a.) pflegen muß — die man von Japan aus auch bei uns gesucht hatte, wobei man nur nicht verstanden worden war. Zu bedauern ist nur, daß eine solche, von niemand außerhalb geforderte Selbstbeziehung wie die von Kantorowicz dem weltumspannenden angelsächsischen „Cant“ willkommenen Dienst tut und inneren Hader steigert.

Drei technische Aufgaben mit ausgesprochen geopolitischem Hintergrund im ostasiatischen Inselreich sollen im Jahre des „Pferdes“ (nach dem ostasiatischen Tierkreis 1930, dem Jahr des „Drachen“, 1929, als 2590. Jahr seit der Reichsgründung in Japan folgend) fertig oder doch wesentlich gefördert werden:

1. Der am 28. 12. 1929 durchgeschlagene Shimizu-Tunnel, der endlich die lang ersehnte umweglose Bahnverbindung zwischen dem Gau von Niigata und dem von Gumma, dem Kwanto, mit einem Aufwand von rund 24 Mill. GM. bringen soll, am 19. 8. 1922 am Fuße des Mogura-Berges in etwas über 700 m Höhe begonnen wurde und mit etwas über 10 km der längste Tunnel des Fernen Ostens ist. Man erhofft von dieser Verbindung eine erhebliche Entlastung der Querstrecke über Karuizawa und Annäherung und Belebung des Verkehrs von der Japansee-Seite zum pazifischen Ufer.

2. Weniger Glück begleitete den Kampf auf der Tokaido-Strecke um Abkürzung und Minderung der verlorenen Steigung über den Paß von Hakone-Gotemba am Fuji zwischen Numadzu und Atami durch den Tanna-Tunnel, dessen Bau sich geologische Schwierigkeiten erster Ordnung entgegenstellten. Im Juli 1918 — nach seit 1913 angesetzten Vorarbeiten von beiden Seiten begonnen — hätte er längst fertig sein müssen (bei einer Länge von rund $8\frac{1}{2}$ km), wenn nicht nach einem glatten Vorbau — auf ca. 1,7 km von Westen und 2,7 km von Osten — aus angeschnittenen Solfataren unter einem alten Nebenkraterboden Wassereinbrüche erfolgt wären, die mehrere Katastrophen verursachten, den auf ca. 130 Mill. GM. geschätzten Bau verlangsamt, teilweise ganz unterbrochen hätten. Gerade diese Schwierigkeiten der Verbindung durch das vulkanische Gebirgsrückgrat des Inselbogens und die andern 3. (im selben Heft der „Far Eastern Review“ [Bd. XXV, Dez. 1929, Nr. 12], wie die Einzelheiten des Tanna-Tunnels erwähnten) Mühen, eine schnelle Westostverbindung durch das volksdichte Osaka und das Schwemmlanddelta des Yodo-Gawa zu schaffen (mit Plänen!), sind so kennzeichnend für die geopolitische Eigenart des geologisch-vulkanisch hochgebauten Inselreichkörpers mit seinen kleinen Schwemmlandebenen dazwischen, daß sie anders gebauten Lebensformen immer wieder zum Bewußtsein gebracht werden müssen. Denn es sind in beiden Fällen Lebensadern des Reiches, die seine exponierte Hauptstadt mit wichtigen Räumen des Hinterlandes, der zusammenwirkenden Großstadtgruppe Osaka-Kyoto-Kobe einerseits, der Petroleumlanschaft Niigata und dem wichtigsten Einfuhrhafen von dem geschützten, umspannten Seegebiet der Japansee her andererseits, verbinden und eben nur die Wahl zwischen verlorenen Steigungen und Schubdienst, auch Zugteilung über hohe Pässe oder dem Weg durch — bei seismischen und vulkanischen Bewegungen sehr zweifelhafte — Tunnels haben. Welche Rolle z. B. gerade die Steigung von Gotemba — abgesehen von der latenten Gefahr der Fuji-Nähe! — bei der raschen Hilfeleistung zum Kwanto-Erdbebengebiet Anfang September 1923 spielte, ist noch unvergessen!

Hier liegt also eine rein geopolitische Verkehrserschwerung vor, deren Überwindung mindestens einen großen, im Wettbewerb hineinzurechnenden Aufwand kostet, eine Zusatzbelastung, mit der anders aufgebaute Lebensräume nicht zu rechnen brauchen. Sie wiegen zum Teil die sonstige Gunst der Küstenverbindungen und des unmittelbaren Verkehrs vom Seeschiff zur Industriestätte bei der enormen, über 42 000 km betragenden Küstenentwicklung auf. Solche Vor- und Nachteile sind natürlich außerordentlich schwer bei Abrüstungsverhandlungen abzuwägen, werden nur — bei der Eigenart des pazifischen Küstentyps — von fast allen Anliegern des Großen Ozeans geteilt, so daß hier tatsächlich eine Art Ausgleich besteht, der nur China und Australien in Zukunftsentwicklungen weniger belastet. Dazu kommt als jetzt schon überschaubarer günstiger Ertrag der Flottenkonferenz in London, daß bei einem Großkampfschiff-Verhältnis von je 15 angelsächsischen Schiffen zu 9 japanischen keine der angelsächsischen Mächte allein mehr einen Angriff auf die japanischen Inselbögen wagen darf, weil sie dazu etwa doppelte

Überlegenheit haben müßten, um die Abwehrgunst der japanischen Seeraumgestalt auszugleichen. Japan wird also in seiner Abwehrstärke verbessert, und doch mit wesentlichen Ersparnissen dort befriedigt sein können, wenn auch der aus dem Anfang der pazifischen Seekriegsentwicklungen 1914 her berühmt gewordene Schlachtkreuzer „Kongo“ zum alten Eisen fallen sollte.

Dieser Schlachtkreuzer „Kongo“, einst der Stolz der japanischen Seewehr, war es, der an der Spitze eines weit überlegenen japanischen Kreuzergeschwaders, nach seiner Flucht aus dem Südsee-Mandatgebiet von heute, das sich an der südamerikanischen Küste sammelnde deutsche Kreuzergeschwader so rücksichtsvoll, sogar mit peinlicher Wirkung dort, über die kanadische und nordamerikanische Küste mit weiten Umwegen verfolgte, daß der Seesieg von Coronel möglich war und Graf Spee die pazifischen Gewässer mit Wahrung der vollen Waffenehre verlassen konnte. Wir haben also dem prächtigen Schiff, dem Prototyp der Erneuerung des einst so brauchbaren japanischen Schlachtkreuzergeschwaders zur Zeit des chinesisch-japanischen Krieges, fast ein freundliches Andenken zu wahren! (Japan hat immer, gegenüber den großen Linienschiffen, eine Vorliebe für schnelle Kreuzer gehabt und die Wehrhoffnung des Inselreiches in ihnen gesehen.) Später hat die japanische Flotte freilich — oft zum Verdruß der betreffenden pazifischen Kolonialbriten, in sehr sichtbaren Formen — die Truppentransporte Australiens, Neuseelands und Indiens zum Weltkriegsschauplatz geschützt und geleitet, ohne sich in größerem Umfang in die europäischen Kämpfe hereinzerren zu lassen, was abgelehnt worden war, „da das japanische Volk solche Eingriffe nicht verstehen würde“! Auch das sollte bei uns nicht ganz vergessen werden. Über Unterstützungen mit Kriegsmaterial sollte man — in der Erinnerung an die Ermöglichung der Amokflottenfahrt Roshdestwenskys nach dem Fernen Osten durch mitteleuropäische Organisationskunst — nicht allzu streng retrospektiv miteinander rechnen!

Rein nüchtern, kratopolitisch, abwägend, werden wir also die Wehrstärken zur See der beiden raumengen, übervölkerten Weltmächte nachsichtiger ansehen müssen, als die der Besitzer weiter, uns verschlossener Räume oder der Unterdrücker zahlenstarker Völker auf alten Kulturböden. Diese kurze Streifbeobachtung ist vom indopazifischen Standpunkt allein für die Vorgänge in London notwendig geopolitischer Erfahrung auf lange Sicht entsprungen!

Wie andere berühmtere Wachstumspitzen, selbst das große Singapore und das starke Hongkong, hat auch die „bedeutende Seewache“ „Wei-Hai-Wei“ — die jetzt, in spätem Vollzug eines 1922 in Washington gegebenen Versprechens, nach zähen Verhandlungen zwischen C. T. Wang und Sir Miles Lampson, zu China zurückkehrt — die Wandelbarkeit geopolitischer Wertung mit dem Wechsel politischer Machtbildungen erfahren. Hatte 1860 Wolseley „den Hafen schlecht, das Hinterland dürrtig und wasserlos“ genannt; angesichts der Besitzergreifung Sir Frank Swettenham es in einem Bericht an das Kolonialamt „ein kälteres Aden“ geheißen, so war es doch dazwischen 1895 den Japanern eine Eroberung, dann den Briten eine Besitzforderung für die Dauer der russischen Anwesenheit

in Port Arthur wert gewesen. Beide Orte hatte im Auftrag Li-Hung-Changs und Yüan-Shi-Kais ein deutscher Offizier v. Hanneken befestigt; nur war Port Arthur zu einer ansehnlichen Mausefalle für die russische Fernostflotte weitergebaut, Wei-Hai-Wei infolge eines deutsch-britischen Shantungabkommens — als „Reichsaschenbrödel“ — gegen Admiral Freemantles dringenden Wunsch (Times, 1902) nicht befestigt worden. Mit dem Ausgang des russisch-japanischen Krieges sank der britische Anteil an dem trotzdem langsam aufblühendem Hafen, der rund $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ Mill. RM. Einnahmen aufbrachte, der nun — in chinesischem Besitz kein Freihafen mehr, ohne Sicherheitsgewähr, das traurige Geschick des ausgeraubten und übervölkerten Shantung teilend — wohl wieder in den Zustand zurücksinken wird, aus dem es vorübergehende Lagengunst einer außerordentlichen Wettbewerbskonstellation am Südeingang des Meerbusens von Chili heraushob. Das ist Wachstumspitzenlos, wenn die Säftezuführung stockt, und eine Warnung — nicht nur für die unmittelbar gleichartigen und gleichläufigen Schicksale! Seit dem ersten Aufblühen überseeischer Wachstumspitzen an der ostasiatischen Küste nennt eine stattliche Totentafel die russischen Wachstumspitzen von Masampo, Gensan, Port Arthur, die Anschläge auf Hakodate, Yezo, Tsushima, die britischen in Hankau, Wei-Hai-Wei, Port Hamilton; von den Portugiesen, Niederländern, Deutschen zu schweigen. Das französische Wangchauwan ist unentwickelt geblieben; nur Japan hat noch keine Leiche hinter sich! —

Selbst die USAmerikaner lernen, auf ihre Insel- und Streubesitzungen im amerikanischen Mittelmeer wie im Pazifik ein achtsames Auge haben. Das beweist nicht nur der schöne Band von Charles P. Howland: „Survey of American Foreign Relations 1929“, Yale Univ. Press 1929, mit seinen ausgezeichneten Studien und einer schlagenden geopolitischen Machtskizze des amerikanischen Mittelmeeres und einer trefflichen Würdigung der Einwanderungsfragen aus dem Fernen Osten (vgl. Lit.-Ber.!), sondern auch der scheinbar so unbedeutende Vertragsabschluß über die Zugehörigkeit der Turtle- und Mangsi-Inselgruppen zwischen Philippinen und Nordborneo, wobei aber die Mangsi-Gruppe zweifellos südlich des Hauptfahrwassers der Balabac-Straße ist, für die sich die USA. schon 1921 bei der Konferenz in Washington interessiert haben. Der Vertragsabschluß erfolgte am 2. 1. 1930 in Washington durch Stimson (USA.) und Sir Esme Howard (Großbritannien) als vorerst letzte Flurbereinigung im Pazifischen Ozean nach recht reiflicher Überlegung (30 Jahre!), die USA., Britenreich, Frankreich und Japan staatsrechtlich in Bewegung setzte, die britische North Borneo Comp. aber in der wirtschaftlichen Ausnutzung der bereits bewirtschafteten Inseln beließ. „China Expr. & Tel.“ vom 9. 1. 1930 spottet (S. 19 u. 24) ein wenig über die verkrümelten Inselchen, die zu den 7083 der Philippinen (2441 benannte und 4642 unbenannte) als ein Tropfen im Meer hinzugekommen seien — aber es ist ein Zurückweichen vor den USA. und ein Übergreifen von dieser vordrückenden Macht gegen Indonesien zu: ein Symptom, von denen viele, wie in der Karibensee, zuletzt ein andersherum beherrschtes Mittelmeer bedeuten. Wir stellen nur fest.

Es geht uns nichts mehr an, je weniger, je mehr die Niederländer sich dort selbst zu genügen glauben und den Weg der Gewalt gegen die Selbstbestimmungsbe-
 wegung einschlagen, wie z. B. mit der Verhaftung der Führer der Malaienpartei
 Anfang 1930. Der Ausbau von Singapore wird verlangsamt. Sämtliche kolonial-
 britische und „weiße“ Dominiumsanhänger sowie die Tories „tosen dawider“ —
 aber das Wichtigste ist ja schon geschehen; und Japan hatte gar nicht die Ab-
 sicht, von Singapore in London zu sprechen. „Vielleicht tun es andere“ —
 meinte Wakatsuki: „Wir sind nicht so indiskret und mit gleicher U-Bootstonnage
 zufrieden.“

OTTO MAULL:

Berichterstattung aus der amerikanischen Welt

Währungseinbruch in Argentinien. — Inlandmarkt Süd-Chiles. — Boliviens Geschäftslage. —
 Perus Lage. — Ecuadors Wirtschaftslage. — Kolumbiens wirtschaftliche Krise. — Brasiliens
 Lage. — Mexiko. — Finanznot und Verbrecherkrieg in Chicago. — Londoner Konferenz. —
 Amerikanische Zollnovelle.

Wer die Nachrichten aus der letzten Phase mustert, kann sich des Eindrucks
 nicht erwehren, daß es wieder einmal fast überall in der amerikanischen Welt
 kräftig gärt, ohne daß daraus der Schluß gezogen werden darf, daß es sich um
 eine allgemeinere Erscheinung oder um eine Sammlung von Zufälligkeiten han-
 delt. Bezeichnend ist dabei, wie fast immer, daß diese Gärung lediglich die inner-
 amerikanischen Verhältnisse befallen hat. Die Erscheinungen dieses Gärungspro-
 zesses sind grundverschiedener Art, so daß sie nur in ihrer Einzelbetrachtung Gel-
 tung nebeneinander haben. Schwere Besorgnisse hat der Währungseinbruch
 in Argentinien ausgelöst. Während Anfang Oktober für 100 \$ nur 105 argen-
 tinische Goldpesos gezahlt wurden, hat die am 17. Dezember erfolgte unerwartete
 Schließung der Konversionskasse, einer Art Notenbank, die sich bisher bei der
 Regulierung des Notenumlaufs lediglich auf Goldab- und -zugänge beschränkte,
 den Dollarkurs von 106,50 auf 114,40 steigen lassen. Um die Jahreswende schien
 aber diese Kurserschütterung wieder völlig überwunden. Anfangs Januar begann
 jedoch der Goldpeso wieder rapid zu sinken, um sich aber gegen Ende des Mo-
 nats noch einmal schwach zu erholen. Da setzte mit Beginn des Februar ein neuer
 Sturz ein, der am 6. Februar mit 117,70 Goldpesos für 100 \$ einen Tiefstand er-
 reicht hatte, wie er seit 1924 nicht mehr verzeichnet worden ist. Dabei beträgt
 die Golddeckung die bedeutende Höhe von 81,9%. Anscheinend spielt in dem
 Agrarexportland der Rückgang der Weltmarktpreise bei dem Kurssturz eine ganz
 besondere Rolle. Infolge der Entwicklung auf den Warenmärkten ging die Aus-
 fuhr Argentinien auf 774,86 Mill. Goldpesos gegen 818,46 Mill. Goldpesos im
 Vorjahr bis Ende September zurück, während die Einfuhr auf 664,11 Mill. gegen-
 über 613,28 Mill. Goldpesos im Vorjahr aufstieg. Das heißt: der Ausfuhrüber-
 schuß war nur 110,76 Mill. Goldpesos gegen 215,19 Mill. Goldpesos im Vorjahr.

Aber auch die innerpolitischen Verhältnisse dürften nicht schuldlos an diesem Währungseinbruch sein, namentlich auch der Umstand, daß die Reformen, die die Regierung wohl angekündigt hat, und die der Staat sehr notwendig hat, besonders auch auf dem Währungsgebiet, nicht in die Tat umgesetzt werden. Die Hoffnungen, die auf die starke Hand Irigoyens gesetzt worden sind, haben sich bis jetzt noch in keinem Punkt erfüllt.

Während die gesamthilenische Wirtschaft in der letzten Zeit eine unbestrittene Wiederbelebung erfahren hat, ist auf dem Inlandmarkt Südchiles, nach einer Notiz der Zeitschrift „Ibero-Amerika“, seit Monaten eine Stockung eingetreten, deren Ursache in der ungünstigen Ernte, aber ebenfalls in den niedrigen Getreidepreisen zu sehen ist. Es ist aber anzunehmen, daß es sich im Gegensatz zu Argentinien um eine ganz vorübergehende Erscheinung handelt, die auch deswegen keinen besonderen Einfluß auf die Gesamtlage Chiles gewinnen kann, weil Chile, seinen Exportbedingungen nach ein Bergbauland, über eine ganz andere Wirtschaftsstruktur als Argentinien verfügt. Auch Boliviens Geschäftslage ist nicht befriedigend. Die schlechten Zinnpreise sind z. T. daran schuld. Aber ebenso sieht man den Grund in der Unsicherheit der politischen Verhältnisse, die vor den Präsidentenwahlen im Mai 1930 nicht behoben sein wird. Auch der Zwischenfall mit Paraguay ist noch nicht völlig beigelegt, obgleich er sich im Augenblick nur in einem Depeschenwechsel beider Staaten mit dem Völkerbund äußert. Es wäre aber an der Zeit, daß entweder der Völkerbund oder daß Uruguay als Vollstreckerin des Urteils des amerikanischen Schiedsgerichts an die Beilegung des Konflikts dächten. Bei Wiederausbruch der Streitigkeiten dürfte eine Intervention der ABC-Staaten zu erwarten sein. Perus wirtschaftliche Lage ist nach der Kongreßbotschaft des Präsidenten Leguia erträglich. Recht beachtlich ist der Verkehrsausbau des Staates, der dem in den meisten anderen südamerikanischen Staaten parallel geht. Ebenso darf die Hinneigung des Staatsoberhauptes zu den Vereinigten Staaten nicht übersehen werden. Leguia wünscht stärkere Betonung des Panamerikanismus und engere Beziehungen zu den Vereinigten Staaten. Der Iberoamerikanismus sei nur ein Ideal, eine philosophische Spekulation, ein Traum, in dem man nicht die Grundlage der Opposition gegen die Nordamerikaner sehen dürfe. (Nach der Zeitschrift „Ibero-Amerika“.) Auch Ecuadors Wirtschaftslage ist noch nicht befriedigend zu nennen. Der Steigerung der Ausfuhr, die sehr merklich zurückgegangen ist, gilt die Sorge. Die Hoffnungen klammern sich an das Programm des fähigen Präsidenten Ayora. Auch Kolumbien durchlebt zur Zeit eine wirtschaftliche Krise, die aber nur als Reaktion gegenüber der vorausgegangenen regen wirtschaftlichen Entfaltung aufgefaßt wird. Anfangs Februar wurde der bisherige kolumbianische Gesandte in Washington, Herrera, mit Unterstützung der liberalen und republikanischen Partei zum Präsidenten des Staates gewählt.

Brasilien's Lage ist auch alles andere als günstig. (Vgl. den Aufsatz „Die Wirtschaftslage Brasiliens“ in Zeitschrift Ibero-Amerika B. 11. Jg. Nr. 1.) Wohl hat die Defesa durch eine Anleihe Mittel zu erlangen gewußt, um ihre Kaffee-

verteidigungspolitik weiter fortzuführen; d. h. aber, daß die Grundlage, auf der Brasiliens Wirtschaft ruht, auch weiterhin künstlicher Stützung bedarf. Um so mehr Sorge bereitet aber die rasch entwickelte Nationalindustrie, die zur Zeit sehr unter mangelnden Absatzbedingungen leidet. Immer wieder wird von Brasilianern selbst, so von Mario Guedes im „Jornal do Brasil“, die Schuld an der krisenhaften Entwicklung des Staates der Monokultur gegeben, ohne daß aber bisher ein großzügiges Programm versucht hätte, dieser entgegenzuarbeiten. Der Versuch, Brasilien zu industrialisieren, muß in der Hinsicht als ein völlig unzureichender bezeichnet werden. Der traditionelle Glaube an die Zukunft des brasilianischen Kaffees ist, wie die letzten Äußerungen von Ferreira Ramos, des Präsidenten der Sociedade de Agricultura in São Paulo, und von Julio Prestes anläßlich der Darlegung seines Regierungsprogramms auf einem Bankett in Rio de Janeiro als Präsidentschaftskandidat lehren, so groß, daß es schwer hält, völlig anders orientierte Wege zu suchen. Naturgemäß spielt die Wirtschaftslage auch in das Getriebe der reinen Politik hinein. Sowohl in der Deputiertenkammer in São Paulo wie im Bundesparlament in Rio ist es zu sehr scharfen Debatten über die Schuld an der Kaffee Krise gekommen. Auch hat nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge Julio Prestes, der Staatspräsident von São Paulo, als Anwalt der derzeitigen Politik nicht zuletzt durch seine Stellung zur Kaffeeverteidigung die meiste Aussicht, die Präsidentswürde zu erlangen. Der Wahlkampf wirft seine bedenklichen Schatten voraus, wie blutige Zusammenstöße zwischen Konservativen und Liberalen in Monte Claros zeigen. Über den Umfang dieser Vorgänge ist Genaueres nicht bekannt geworden.

Besonders schwere Erschütterungen hat auch wieder Mexiko zu melden. Ist wohl die Wirtschaftslage an sich nicht schlecht, so hat das innenpolitische Leben noch keine Ruhe gefunden. Ende Januar ist eine Verschwörung aufgedeckt worden, die die Ermordung des Präsidenten zum Ziele hatte. Man vermutete, daß die Verschwörer mit Vasconcellos in Verbindung stünden. Anfangs Februar ist tatsächlich ein Attentat auf Ortiz Rubio ausgeführt worden, bei dem dieser durch mehrere Schüsse leicht verletzt wurde. Der Täter, Daniel Flores, ist ein Anhänger des im Wahlkampf unterlegenen Präsidentschaftskandidaten Vasconcellos. Massenverhaftungen unter den Gefolgsmännern Vasconcellos', Übernahme der Regierungsgeschäfte durch den bisherigen mexikanischen Staatspräsidenten Portes Gil waren die unmittelbaren Folgen der Tat. Auch in Tampico sind der scheidende und der neugewählte Bürgermeister bei einem Bankett niedergeschossen worden. Vasconcellos hat von Los Angeles aus sein Bedauern ebenso an dem Attentat auf Rubio ausgesprochen, der ja nur ein Werkzeug in der Hand von Calles sei, wie er auch seine Teilnahme an dem Schicksal des Attentäters gezeigt hat, der sich für sein Land geopfert habe. Mexiko werde keine Ruhe bekommen, solange keine freien, unbeeinflussten Wahlen möglich seien. Die derzeitige Regierung müsse durch eine solche ersetzt werden, die der öffentlichen Meinung entspreche. Wegen der kommunistischen Demonstrationen vor den mexikanischen Botschaften in Washington, Buenos Aires und Rio de Janeiro hat die mexikanische Regierung ihre Beziehungen zur Sowjetunion

abgebrochen, da sie die Moskauer Regierung für diese Vorgänge verantwortlich macht. Die mexikanische Gesandtschaft in Moskau hat den Befehl erhalten, Rußland zu verlassen. Das Haus der Sowjetgesandtschaft in Mexiko und das Gepäck des abreisenden Gesandten wurden durchsucht, und Schriftstücke wurden beschlagnahmt.

Die vielgerühmte „Prosperität“ der Vereinigten Staaten hat äußerst schwer zu verstehende Begleiterscheinungen, wie z. B. neben den Börsenkrachen in New York die Finanznot Chicagos gezeitigt. Chicago soll 290 Mill. Schulden haben, die auf Fahrlässigkeit in der Steuereinzahlung und auf Steuerhinterziehungen zurückzuführen seien. Es heißt, daß die Stadtkasse die Zahlungen an 40 000 Beamte und Angestellte einstellen mußte, die infolgedessen vollkommen mittellos seien. Hilfsaktionen vom Staatsgouverneur von Illinois, der fürchtet, daß ein Bankerott Chicagos auch auf den Staat übergreifen könne, und von der Chicagoer Geschäftswelt sind eingeleitet worden. Dank der von einem Bürgerhilfsausschuß unter der Führung von Silas Strawn gestellten Bedingung einer Finanzdiktatur, einer Zusammenarbeit dieses Ausschusses mit den städtischen Behörden, scheint der Bankerott vermieden werden zu können. Seit Ende Januar steigert sich außerdem in Chicago die Zahl der Verbrechen, die der Stadt an sich nicht fremd sind, derart, daß die Zeitungsmeldungen von einem Verbrecherkrieg und Schreckensregiment der Unterwelt in Chicago reden. Bombenattentate, Morde, Schießereien, Einbrüche, an einem Tage mehr als 40 Raubüberfälle auf Straßenpassanten sind die Äußerungen dieses Treibens, denen die Polizei ziemlich hilflos gegenübersteht und die eine Panikstimmung bei der Bevölkerung ausgelöst haben. Die Bevölkerung fordert die Verhängung des Belagerungszustandes. Auch in New York fehlt es an analogen Erscheinungen nicht, wie kürzlich durch den Gangster-Skandal erst wieder offenbart worden ist. Auch Fälle der Lynchjustiz kommen immer wieder vor, wie eine Meldung aus Ocilla in Georgia zeigt.

Inzwischen müht sich der Amerikanismus in London um den Weltfrieden. Für die Vereinigten Staaten geht es auf der Londoner Konferenz um die Parität mit England. Die übrigen Verständigungen sind für sie nur Nebenerscheinungen, so wichtig sie an sich für die Machtverhältnisse der einzelnen Staaten sonst sein mögen. Die Frage der Zerstörer und der Unterseeboote ist für die Union mehr nur eine europäische Angelegenheit, die besonders der Auseinandersetzung zwischen Frankreich und England vorbehalten ist; und auch das Problem der Schlachtschiffe steht für die Vereinigten Staaten nicht im Mittelpunkt des Interesses. Dagegen konzentriert sich Amerikas Interesse ganz auf die 10 000 t-Kreuzer. Immerhin haben schon die ersten Verhandlungen gezeigt, daß die Amerikaner eine gewisse Zahl von Schlachtschiffen für unentbehrlich halten und niemals der völligen Abschaffung dieses Typs zustimmen würden. Dagegen zeigten sie sich von vornherein geneigt, fünf Flottenfeierjahre für Schlachtschiffe einzuführen. Auf Grund dieser Voraussetzungen haben sich die Amerikaner gegenüber den englisch-französischen Verhandlungen vollkommen reserviert verhalten. Erst am Ende der ersten Februarwoche haben sie ihre Vorschläge der Konferenz unterbreitet: bei

Hauptkampfschiffen soll die Parität schon 1931 statt 1942 erreicht sein. Die Vereinigten Staaten dürfen 18, England dagegen soll 15 große Kreuzer besitzen, so daß den Vereinigten Staaten ein Plus von 30 000 t zufließe; dagegen soll England über ein Mehr von 42 000 t bei kleinen Kreuzern verfügen. Doch kann jedes Land so viel Tonnen nachbauen, bis die Tonnenzahl des andern erreicht ist. Wenn eine vollkommene Abschaffung der Unterseeboote nicht durchgeführt werden könne, so dürfe kein Angriff auf Handelsschiffe erlaubt sein, ohne daß Vorkehrungen für die Sicherheit der Passagiere und Besatzungen getroffen werden. Die englischen Vorschläge, die in der Folge gegeben wurden, beziehen sich in ihren einzelnen Punkten nicht auf die amerikanischen, nähern sich aber diesen in ihrem konkreten Inhalt sehr. Damit hat sich zunächst eine breite Basis für eine mögliche englisch-amerikanische Verständigung ergeben. Aus Amerika selbst hat man Stellung gegen den Bau von Riesenschlachtschiffen nach dem Muster der englischen Rodneyklasse genommen. In der Unterseebootsfrage stehen Amerika und England, die die Abschaffung des Unterseeboots befürworten, Frankreich und Japan gegenüber, die für diese Waffe eintreten, während Italien die Beantwortung dieser Frage von den Ergebnissen der weiteren Verhandlungen abhängig macht.

Noch steht das Schicksal der vereinsstaatlichen Zollnovelle nicht fest. Von den rund 2700 Raten der neuen Zollnovelle, die ein Buch von 485 Seiten füllt, ist eine große Anzahl der beschlossenen Sätze den Wünschen des engeren Finanzausschusses entsprechend festgesetzt worden. Der erweiterte Finanzausschuß nahm außerdem zahlreiche Herabsetzungen vor, während in anderen Fällen die Raten auch erhöht wurden. Die Zollnovelle könnte Mitte Februar dem gemischten Ausschuß übergeben und im März von dem Präsidenten unterzeichnet und zum Gesetz erhoben werden. Rechtlich besteht aber die Möglichkeit, daß der Senat die Vorlage nochmals aufgreift und zum Gegenstand der Debatte macht, um weitere Abänderungen vorzunehmen.

OTTO MAULL:

Erdumspannender Bericht

Zur Raumstruktur des Luftverkehrs der Erde

Die zeiträumliche Verkehrsentwicklung der Erde läßt deutlich erkennen, daß neue Verkehrsmittel die älteren nicht einfach ablösen, sondern lediglich ergänzen, und zwar in der Weise, daß das unter ihrem Einfluß geschaffene neue Wegenetz das ältere, das selbst noch nicht den Zustand der Vollentwicklung erreicht hat, eine Zeitlang zum mindesten räumlich stark überwuchert auf Grund ihrer größeren Fähigkeit der Raumbewältigung. Dann stellt sich aber ganz regelmäßig eine Phase ein, in der die älteren Verkehrsmittel den Vorsprung der jüngeren einzuholen versuchen und dabei unter der Einwirkung solcher Verkehrsentwicklung sich ein leistungsfähiges und wohlausgebildetes Verkehrsnetz schaffen, das ihnen

bis dahin in solcher Art nicht eigen war. Dieses Entwicklungsprinzip hat ebenso Geltung beim Übergang vom Pfad oder Naturweg überhaupt zur Kunststraße und bei dem von der Straße zur Eisenbahn wie schließlich bei dem von der Eisenbahn zum Luftverkehr. Jedes Mal zeigt sich dabei, daß das jüngere Verkehrsmittel und -netz vor allem dem Fernverkehr dient, während der Ausbau des älteren Verkehrsnetzes überwiegend dem Nahverkehr zugute kommt, ohne daß aber dieser letztere Satz in seiner Gültigkeit übersteigert werden darf. Er ist uneingeschränkt nur bei der ersten Wandlung anzuwenden. Denn nie ist in den Kulturländern das Wegeverkehrsnetz abseits von der Kunststraße so dicht gewesen wie heute. Es hat sich unter den Impulsen der jüngeren Verkehrsbedürfnisse, vielfach alte, als solche noch deutlich erkennbare Wege benutzend, in der Schaffung von zahllosen neuen Lokalverbindungs- und Wirtschaftswegen, zu solch hoher Wegedichte entwickelt. Schon allein die Bereinigung der älteren Gewanneinteilung hat — wie von H. Michel in seiner Studie über das Meßtischblatt Butzbach, Tafel 4 (Beiträge zur Geographie der deutschen Kulturlandschaft: Untersuchung der Meßtischblätter Lohrhaupten [Buntsandsteinspessart] und Butzbach [Wetterau], Jahresbericht des Frankfurter Vereins für Geographie und Statistik, 87. — 89. Jahrgang, Frankfurt a. M. 1925), vortrefflich belegt worden ist — in der deutschen Kulturlandschaft ein ganzes Gitternetz von bodensteten Wirtschaftswegen geschaffen, die hier etwas gewaltsam als „Pfad“ zusammengefaßt werden sollen, in Wirklichkeit natürlich als Fahrwege anzusprechen sind, die aber — das ist das Wesentliche — dem Bilde der einzelnen Gemarkungen vollkommen fremd gewesen sind. Im gleichen Sinne ist nie das Kunststraßennetz in den Kulturländern so dicht ausgebaut worden wie im Zeitalter der Eisenbahnen, wo die Straßen zunächst als Zubringerstraßen der Bahnen galten. Aber bald hat sich unter dem Einfluß des Kraftwagens die Bedeutung der Kunststraße als Fernverkehrslinie sowohl in den Kulturländern wie in den exotischen Ländern, in welch letzteren die Entwicklung des Straßennetzes hinter der des Bahnnetzes auffällig zurückgeblieben war, außerordentlich gesteigert. Um nur ein Beispiel zu erwähnen, macht im küstennahen Mittelbrasilien die vom Auto befahrene Straße den Bahnlinien, auf die eine Zeitlang aller Fernverkehr angewiesen war, heute ernstliche Konkurrenz. Die raschere und in manchem Falle billigere Verbindung von Rio de Janeiro nach dem südlichen und mittleren Minas bietet heute im Vergleich mit der Bahnlinie von Rio de Janeiro über Petropolis und Entre Rios nach Juiz de Fora und Bello Horizonte die im allgemeinen neben der Bahnroute laufende, lokal allerdings stark von ihr abweichende Straße. Für die Verbindung Rio de Janeiro—São Paulo und für die Zwischenstationen auf dieser langen Strecke gilt ganz Ähnliches. Im fernen mittelbrasilianischen Binnenland herrscht dagegen noch fast vollkommen der Zustand, wie er sich mit dem Einzug der Bahn herausgebildet hat; der Bahnstrang ist Fernverkehrsweg ebenso wie Siedlungs- und Kulturträger überhaupt. In bahnlosen Gebieten ist die ganze Verkehrsentwicklung auf den von geringer Menschenkraft nur wenig veränderten Naturweg angewiesen.

Die Meinung ist zu landläufig, um auch richtig zu sein, daß die Luftverkehrsverbindungen die Eisenbahnen und das Auto auf der Kunststraße abzulösen vermögen. Das bisherige Entwicklungsprinzip widerspricht ihr vollkommen. Das Luftverkehrsnetz bildet sich zunächst zur Bewältigung weiter Räume aus, wobei es selbstverständlich die Anpassung an engräumige Bedürfnisse nicht verschmäht, wenn solche nach raschem Verkehr vorliegen. In dieser Ausbildung zeigt es in Europa und Außereuropa schon die Struktur, die dem Eisenbahnnetz gegenüber dem Kunststraßennetz im allgemeinen heute noch eigen ist. Wie namentlich in Außereuropa mit Ausnahme von den Vereinigten Staaten im allgemeinen die Eisenbahnen räumlich weit über die Straßennetze ausgreifen, so verknüpft auch das Luftverkehrsnetz der Erde heute schon Länder, die eisenbahnlich nicht miteinander verbunden sind. Im Konkurrenzkampf mit den Bahnen und den Schifffahrtslinien steht ihm die ungleich größere Schnelligkeit und die freiere Wahl der Ziele zur Seite, zumal die Schifffahrtslinien nur die Orte der Küsten und der Binnenwasserwege zu erreichen vermögen.

Wer eine Luftverkehrskarte mustert, wie sie z. B. Hickmanns Geographisch-Statistischem Universalatlas (Wien, Freytag und Berndt, 1929) nach dem Stande der Luftverkehrslinien des Jahres 1928 beigegeben ist, wobei er freilich zwecks Überschau über das heutige Stadium sehr wesentliche Nachtragungen vorzunehmen hat, der wird natürlich feststellen müssen, daß das ständig befahrene Verkehrsnetz weit zurückbleibt hinter den Pionierfahrten der Erschließerlinien, die das Interesse der Kulturmenschheit in den letzten Jahren auf sich gelenkt haben. Dieses Verkehrsnetz hat z. einen T. eine weitgehende Ähnlichkeit mit dem Eisenbahnnetz. Die Länder materieller Hochentwicklung bedienen sich des neuen Verkehrsmittels und der neuen Wege. Wie das Eisenbahnnetz teilt sich auch darum das Luftverkehrsnetz noch in isolierte Luftverkehrsprovinzen, so daß im Grunde von einem Weltluftverkehr ebensowenig wie von einem Welteisenbahnverkehr schon die Rede sein kann. Zum anderen, aber heute noch geringeren Teil greifen aber die Luftverkehrslinien über die Grenzen der gegeneinander isolierten Eisenbahnprovinzen hinaus, verbinden auch schon solche miteinander, und streben darum nach der Einheit des Schnellverkehrsnetzes. Sie bedeuten darin viel mehr eine Konkurrenz für die Schifffahrtslinien als eine solche der Eisenbahnlinien. Dabei zeigt sich auch die Luftverkehrsliniendichte in hoher Abhängigkeit von den Ländern der materiellen Hochentwicklung. Allein auch der Einfluß der Lage und der aus ihr erwachsenden Bedürfnisse offenbart sich ebenso deutlich. Schließlich darf bei der Betrachtung des Luftverkehrsnetzes nicht vergessen werden, daß es in großen Teilen der Erde, aber auch in wesentlichen Teilen Europas im ersten Ausbau begriffen ist.

So ist die Verteilung der Luftverkehrsstrecken über die Erde wie über Europa eine sehr ungleichmäßige. Nirgends ist das Netz, abgesehen von den Vereinigten Staaten, so dicht und systematisch ausgebaut wie in Mitteleuropa und den west- und südeuropäischen Übergangsgebieten dieses europäischen Ausschnitts, wo freilich genau wie in Polen schon eine bedeutende Auflockerung der Strahlen zu er-

kennen ist. In solcher Begrenzung wird dieses Luftverkehrsnetz in der Mitte Europas durch die Randorte London, Paris, Marseille, Venedig, Budapest, Lemberg, Warschau, Tilsit, Kalmar und Kopenhagen gekennzeichnet. In ihnen treffen sich die aus Europas Mitte kommenden Verkehrslinien z. T. noch strahlig, z. T. sind es nur zwei, die hier zusammenlaufen. Innerhalb des Verkehrsnetzes dagegen sind ganze Strahlenrosen entstanden, von denen keine größere Bedeutung besitzt als Berlin. Daneben müssen Hamburg, Hannover, Essen, Köln, Halle, Erfurt, Frankfurt a. M., Stuttgart, Fürth-Nürnberg, Zürich, München, Wien und Breslau als wichtigste Schnittpunkte der Luftverkehrslinien und Ausgangsstationen selbständiger Linien genannt werden. Über dieses dichte Flugverkehrsnetz greifen allseitig einzelne Strahlen hinaus. Im Westen, in England und Frankreich, gebietet allerdings heute noch der Ozean rasch Halt; dagegen sind im Südwesten und Süden die Halbinseln und Inseln des Mittelmeeres die Wegmarken nach Afrika. So führen Linien von Genua und Venedig nach Ostia-Rom und finden von dort über Neapel und Palermo den Übergang nach Tunis. Routen führen ebenso von Brindisi nach Südosten, nach Valona, Kortscha und Skutari, ebenso nach Athen, von wo der Weiterweg nach Konstantinopel und Angora gefunden wird, welch ersteres durch zwei Linien über Sofia und Bukarest mit Budapest und dem übrigen Europa verbunden ist. Eine zweite Linie nach Tunis geht von Antibes an der französischen Riviera über Ajaccio und Cagliari. Am weitesten greifen die südwesteuropäischen Linien aus, die dem spanischen und noch mehr dem französischen Verkehrsinteresse dienen. Die Route von Marseille über Perpignan nach Barcelona verzweigt sich hier in einen kürzeren Strahl, der Madrid aufsucht, und in einen längeren, der sich in Alicante wieder teilt. Der unmittelbar nach Süden ausgreifende Ast führt nach Oran und biegt dort über Fes nach Rabat um. Dort trifft er auf die westafrikanische Luftverkehrslinie, die von Alicante über Malaga, Tanger, Rabat, Casablanca, Agadir, Cap Jubj, Villa Cisnéros, Port Étienne Saint Louis erreicht, von wo er sich in eine Strecke nach Dakar und Praia auf den Kapverden und in eine andere über Kayes, Bamako, Timbaktu nach Gao teilt. Neuerdings verläutet sogar von einer französischen Luftlinie von Algier zum Kongo über Gao, Zinder, Fort Lamy, Bangui und Brazzaville nach Elisabethville (8 Tage). Die nordeuropäischen Fluglinien führen nach Oslo, nach Stockholm, Åbo, Helsingfors und Leningrad, von wo die die Ostsee umlaufende Strecke über Reval und Riga nach Tilsit zurückbiegt. In Riga hängt das russische und vorderasiatische Flugnetz an dem bisher beschriebenen europäischen. Die große von Riga ausgehende durchlaufende Route berührt Smolensk, Moskau, Charkow, Rostow, Armawir, Mineralnyja Wody, Wladikawkas, Grosnyj, Baku und teilt sich in Teheran. Ein Strahl zieht von dort nach Bagdad und, sich in Rutbah abermals gabelnd, nach Damaskus, Aleppo und Deir-es-Sör bzw. nach Gaza und Kairo. Andere Linien von Teheran und Bagdad laufen in Buschir zusammen und bilden von da an die südpersisch-indische Route, die über Bender Abbas und Charbar Karachi erreicht. Von hier ist die Fortsetzung nach Singapore und Australien geplant. Ein paar turanische Linien,

von denen eine auch Kabul anschließt, sind noch isoliert. Das gilt auch von allen übrigen asiatischen, die sich in drei Verkehrsprovinzen gruppieren. Die eine beschränkt sich auf Siam und Französisch-Indochina (zwei Linien: Bangkok—Ubon und Cantho—Saigon—Savanaket). Eine sibirische verbindet Werchne—Udinsk am Baikalsee mit Ulanbutorchoto. Weit besser ist das japanische Verkehrsnetz ausgebildet, das einen Längsstrang von Sapporo auf der Nordinsel über Tokio bis Osaka legt, von wo mehrere Routen westwärts ausstrahlen. Zwei erreichen Dairen und Schanghai. Das australische Netz löst sich dagegen wieder in einzelne Fluglinien auf: in eine westaustralische Perth—Derby, eine nordostaustralische Charleville—Camooweal und in ein aus vier Strahlen bestehendes südostaustralisches Netz, dessen Endpunkte Adelaide, Melbourne, Broken Hill und Cootamundra sind. Auch in Mittelafrika ist das Verkehrsnetz noch nicht zusammengeschlossen. Von Westen, von Boma, dringt eine Route über Leopoldville vor, teilt sich in Bandundu und findet ihre Endpunkte in Coquilhatville im Norden und in Elisabethville im Südosten des Kongostaates. Die ostafrikanische beginnt in Khartum und führt über Kosti, Malakal, Schambe, Mongalla nach Butiaba, Jinja und Kisumu. Die großartigste Entfaltung in Außereuropa zeigt Nordamerika, dessen Flugnetz heute schon auf Lateinamerika übergreift und bald wesentliche Teile Südamerikas unmittelbar mit dem Norden verbinden wird. Der bedeutendste Flughafen der Vereinigten Staaten ist Chicago. Hier gehen von der großen Ost—Weststrecke New York—Cleveland (Seitenlinien nach Buffalo, Detroit und Pittsburgh) —Chicago—Iowa City—Omaha—Rock Springs—Salt Lake City—San Francisco, mehrere kürzere und längere Verkehrsstrahlen nach Detroit, Milwaukee—Minneapolis, Indianapolis—Cincinnati, Springfield—Saint Louis und schließlich der zielweiteste unter ihnen, der nach Kansas City, Oklahoma City, Waco, Galveston bzw. Waco—Austin—Monterrey—Mexiko—Tampico—Tuxpan aus. Auch der große Weststrahl verzweigt sich in Salt Lake City in eine Linie nach Pasco und eine zweite nach Los Angeles, welch letztere ebenso wie der Hauptstrahl auf eine kalifornische Längslinie Los Angeles—San Francisco—Seattle stößt. Die große Ostlinie der Vereinigten Staaten beginnt in Boston und führt über New York, Philadelphia, Washington, Atlanta, Mobile nach New Orleans. Eine kurze Linie Key West—Habana verbindet Kuba mit dem Festland. In Mittel- und Südamerika bestehen im Augenblick der Niederschrift dieses Berichtes nur isolierte Verkehrsnetze, so in Honduras, in Kolumbien (Barranquilla—Girardot—Neiva und Barranquilla—Buenaventura), von denen die erste dem Verkehr von der Küste mit der Hauptstadt dient, die zweite die Verbindung zwischen dem wichtigen karibischen Hafen und einem pazifischen herstellt. Weit großzügiger ist das Netz schon im mittleren Osten Südamerikas angelegt, wo neben einer Verbindung von Rio de Janeiro nach Victoria eine zweite schon Brasilien mit Uruguay und Argentinien verknüpft und ihre Fortsetzung sowohl nach Chile wie Bolivien findet. Die Route Rio de Janeiro—São Paulo—Florianopolis—Porto Alegre—Pelotas—Rio Grande—Montevideo—Buenos Aires führt nach Süden. Diese Linie wird von der „Nyrba“ (= New York, Rio und Buenos Aires

Lines) wöchentlich befliegen. Daneben existierten eine von der gleichen nordamerikanischen Gesellschaft zweimal täglich beflogene Linie von Buenos Aires nach Montevideo und Linien mit wöchentlichem Verkehr Buenos Aires über Rosario, Cordoba und Mendoza nach Santiago und von Buenos Aires über Yacuiba nach La Paz (in Zusammenarbeit mit dem Lloyd Boliviano). Auch an einer Stammlinie Cochabamba—Santa Cruz de la Sierra hängen ein paar ostbolivianische Routen. Eine gewaltige Ergänzung dieses Flugnetzes steht aber nach einer Meldung der „Deutschen Rio Zeitung“ (vom 16. Januar 1930) schon im Laufe des Monats Februar bevor. Die kontinentverbindende Linie der „Nyrba“ Rio de Janeiro—New York soll vermutlich am 20. Februar eröffnet werden. Beim Eröffnungsflug beabsichtigt man die Strecke in vier Tagen zurückzulegen, um zu beweisen, daß die Reisedauer später gekürzt werden kann. In der ersten Zeit wird dagegen geplant, sechs Tage auf die Reise zu verwenden, um den Passagieren größtmögliche Bequemlichkeiten (Übernachten und Mittagessen an Land) zu gewähren. Von Zwischenstationen sollen auf der Strecke Washington—New York angelaufen werden: Washington, Norfolk, Savannah, Charleston, Jacksonville, Tampa, Miami, Havanna, Cienfuegos, Santiago de Cuba, Puerto Principe, San Domingos, San Juan del Puerto Rico, St. John, Santa Luzia, Trinidad, Port of Spain, Georgetown, Paramaribo, Cayenne, Belem, São Luiz, Parnahyba, Fortaleza, Natal, Recife, Maceio, Aracajú, Bahia, Ilhéos, Caravellas und Victoria. An sich würde mit dieser Linie einer der imponierendsten Flugwege der Welt eröffnet, der es mit dem altweltlichen Timbaktu—Mitteleuropa—Moskau—Karachi hinsichtlich Längenerstreckung aufnehmen kann. Er verbindet alle wichtigen Zentren der atlantischen Küste der beiden Amerika und greift von Buenos Aires aus nach der pazifischen Küste hinüber und nach Bolivien hinauf. Allein zunächst dürfte noch kein richtiges zeitliches Verhältnis zwischen den beiden Verkehrsarten, Flugzeug und Schiff, bestehen, wenn die Fahrt im Flugzeug von New York nach Rio de Janeiro sechs Tage in Anspruch nehmen soll, während schnelle Schiffe die gleiche Entfernung in etwa zehn Tagen zurücklegen. Allein es darf nicht übersehen werden, daß mit der Einrichtung dieses Flugdienstes der amerikanische Norden sich relativ schnell zurückzulegende Wege nach Westindien, dem Küstenrand des inneräquatorialen Ostens von Südamerika, dem gesamten Ostbrasilien, nach Uruguay, Argentinien, Bolivien und Chile eröffnet und diesen Zusammenschluß innerhalb der beiden Amerika bewerkstelligt, bevor noch eine einzige Linie die Alte Welt mit der Neuen verbindet. Dieser Vorsprung, den damit Nordamerika in Südamerika gewinnt, ist allerdings ein naturgegebener. Denn die gewaltige Route von New York nach Südamerika ist eine relativ leicht befahrbare reine Küstenroute, auf der Inseln und Küstenränder in bequemer Weise auswertbare Landmarken abgeben und namentlich auch die Zonen der regelmäßigen Winde geringe klimatische Schwierigkeiten erzeugen. Demgegenüber hat der Weg von Europa nach Südamerika und der noch ungleich schwierigere von Europa nach Nordamerika mit sehr viel größeren Hemmnissen der Orientierung und der Wetterlagen zu kämpfen. (Vgl. die Karte zum Aufsatz Orlovius.)

So erscheint im ganzen das Luftverkehrsnetz trotz der Großartigkeit einzelner Routen als noch wenig zusammenhängend und recht unvollkommen und bedarf des Ausbaus, besonders um einige der wünschenswerten Schnellverbindungen wie Europa—Nordamerika, Europa—Südamerika, Europa—Südasien—Ostasien bzw. Australien, aber auch Nordamerika—Ostasien bzw. Australien herzustellen. Es wird noch geraume Zeit verstreichen, bis es eine derartige Volleistung aufzuweisen hat.

Die Ungleichmäßigkeit des derzeitigen Ausbaus erhellt besonders auch aus den Strecken- und Transportleistungen innerhalb einzelner Staaten. Hinsichtlich der zurückgelegten Flugkilometer stehen die Vereinigten Staaten von Amerika weit voran mit 19,4 Mill. km (1926). Das Deutsche Reich hat mit 9,2 Mill. km (1927) nur knapp die Hälfte, Frankreich mit 4,7 Mill. km (1925) nur etwa ein Viertel davon aufzuweisen. In England beträgt die Zahl der Flugkilometer nur 1,4 Mill. (1924). Verhältnismäßig groß ist sie in den kleineren Staaten, die dem mitteleuropäischen Hauptverkehrsgebiet angehören: Polen 0,9 Mill. km, Schweiz 0,88 Mill. km, Österreich 0,85 Mill. km, Niederlande 0,79 Mill. km. Dagegen kommen auf die Sowjetunion nur 0,46 Mill. km (1924). Faßt man aber die mitteleuropäisch-westeuropäische Verkehrsprovinz als eine Einheit, so ergibt sich eine Zahl von 19,5 Mill. Flugkilometern, die die der Vereinigten Staaten schwach übertrifft. Gesamt-Europa ergibt eine Zahl, die wesentlich über 20 Mill. Flugkilometer liegt.

Anders gestaltet sich das Verhältnis zwischen diesen einzelnen staatengebundenen Verkehrseinheiten wieder bei der Betrachtung der Zahl der beförderten Passagiere. In der Hinsicht steht die Union mit 387 852 Passagieren (1926) weit voran. Es folgen das Deutsche Reich (1927) mit 102 681, Großbritannien mit 20 721 (1925) und Frankreich mit 19 768 (1925) Passagieren. Und abermals anders ist die Reihenfolge bei der Berücksichtigung der beförderten Frachten, der Post und des Reisegepäcks: Deutsches Reich (1927) 1952 t, Frankreich (1925) 1840 t, Großbritannien (1924) 508 t und Vereinigte Staaten (1926) 357 t.

Ganz bedeutend bleibt natürlich das bestehende Luftverkehrsnetz hinter den Pionierleistungen der Flüge und Fahrten der letzten Jahre zurück, über die die Berichterstattung über die amerikanische Welt, soweit sie den Atlantik betrafen, fast regelmäßig referiert hat. Unter ihnen hoben sich einige Flüge nach Südamerika, besonders aber die Zeppelinfahrt Eckeners nach Nordamerika als hervorragende Leistungen heraus. Ebenso darf an Flüge im asiatischen Raum erinnert werden, wie namentlich an den v. Hünefelds. Die unstreitig gewaltigste Rekordleistung stellte die vorjährige Rundfahrt des „Graf Zeppelin“ in 21 Tagen und 7 Stunden bzw. rund 300 Stunden (= 12½ Tagen) reiner Fahrzeit um die Erde dar. Die einzelnen Etappen waren dabei: Friedrichshafen—Kasumigaura 11 744 km in 101 Stunden 49 Minuten reiner Fahrzeit, Kasumigaura—Los Angeles 9653 km in 79 Stunden 54 Minuten, Los Angeles—New York 4737 km in 51 Stunden 13 Minuten und Lakehurst—Friedrichshafen rund 9000 km in 67 Stunden. Den Mittelpunkt des diesjährigen Sommerprogramms des „Graf Zeppelin“ nimmt, nachdem die Arktisfahrt zurückgestellt ist, der Südamerikaflug ein, der seit 1920 Pro-

jekt ist und die Erschließung der Linie nach Südamerika zum Ziel haben soll. Mit analogen Plänen, die sich mit der Eröffnung von Linien über den Nordatlantik und Pazifik befassen, beschäftigen sich die International Zeppeline Transport Co., die Pacific Zeppeline Transport Co. und die Goodyear Zeppeline Co.; es ist kaum daran zu zweifeln, daß in Balde auch hier oder dort der Dienst aufgenommen wird. Auch die Gründung einer Deutsch-Amerikanischen Luftschiffahrtsgesellschaft steht in Aussicht. Ihre Luftschiffe sollen durch Verwendung von Heliumgas die Fahrt von Europa nach Amerika in drei, die Rückreise in zwei Tagen zurücklegen.

Mehr rein wissenschaftliches Interesse haben die Fahrten in arktische und antarktische Breiten, die mit zu den größten Leistungen gehören. Besonders aber ihre meteorologischen Ergebnisse werden rückwirkend die Grundlagen für den Flugverkehr weit über den lokalen Raum hinaus schaffen, in dem sie gewonnen worden sind. Je mehr die Meteorologie zu der Erkenntnis gekommen ist, daß die Zirkulationen in der Atmosphäre mittlerer Breiten von denen der polaren Breiten abhängig sind, desto mehr dürfen wissenschaftliche Arktis- und Antarktisflüge nicht mehr lediglich als Rekord- und Sportleistungen gelten, sondern müssen als die unbedingt notwendige Ergänzung der meteorologischen Kenntnisse angesehen werden. Manche Aufgaben sind im Gefolge der reichen Flugtätigkeit in der Arktis seit 1925 bedeutend gefördert worden, wenn freilich auch nicht unterdrückt werden darf, daß der Erfolg nicht ganz dem Aufwand entspricht. Manche der Flüge mußten sich offensichtlich doch damit begnügen, lediglich die vorgenommene Route durchzuführen, ohne zu systematischen Beobachtungen zu kommen. Immerhin ist der Kern des Nordpolgebietes im Laufe dieser wenigen Jahre in viel höherem Grade entschleiert worden als in dem Jahrhundert vorher. Diese jüngsten Flüge im Nordpolargebiet setzen 1925 mit Amundsens Vorstoß von Spitzbergen ein, der aber noch 20 vom Pol entfernt endet. Glücklicher ist Byrd 1926, der den Pol erreicht. Im gleichen Jahr überqueren Amundsen, Ellsworth und Nobile mit der „Norge“ den Pol von der Königsbucht aus nach Kap Barrow in Alaska. Den umgekehrten Weg, der aber weit gegen die amerikanische Seite des Polarbeckens ausbiegt, nehmen im Jahr 1928 von Point Barrow nach Spitzbergen Wilkins und Eielson. Trotz des unglücklichen Ausgangs haben auch Nobiles Fahrten (1928) mit der „Italia“ von Spitzbergen nach Franz-Josef- und Nowaja Semlja und zum Pol viel Aufklärung gebracht. (Man vergleiche: Umberto Nobile, Die Vorbereitungen und die wissenschaftlichen Ergebnisse der Polarexpedition der „Italia“. Ergänzungsheft 205 zu Petermanns Mitteilungen, Gotha 1929. Tafel 15 dieser Veröffentlichung stellt das heute noch unerforschte innerarktische Gebiet dar.)

Während lange gegenüber der Verwendung des Flugzeugs bei der Erforschung südpolarer Breite Zweifel geherrscht haben, hat der Flug Byrds Ende November vorigen Jahres vom Hintergrund des Roßmeers zum Südpol auch diesen Bann gebrochen. Reich waren auch die Ergebnisse der Flugexpedition George Hubert Wilkins, der 1928 die Doppelinselnatur von Grahamland nachweisen konnte. Auch Riiser Larsen hat zusammen mit Lützow-Holm auf der „Norwegia“-Expedition

mit Hilfe des Flugzeugs zwischen Coatsland und Enderbyland neues Land entdeckt, das er für Norwegen in Besitz nahm. So hat das Flugzeug ganz entschieden auch seine Verwendbarkeit in südpolaren Breiten bewiesen. Es wird dort genau so wie in niederen Breiten als Forschungsmittel eingestellt werden müssen, ohne daß aber damit die älteren Forschungsmethoden ihre Berechtigung verloren hätten. Wie im Luftverkehr so wird auch auf dem Gebiete der Erforschung der Länder und Meere das Flugzeug notwendige Ergänzungen bringen können, die aber darum der intensiveren Analyse einzelner Gebiete nicht entbehren kann. „Immer wieder wird die alte Weise, wie sie schon Herodot in der antiken Welt übte, die Länder durchwandernd und Leute befragend, für die betrachtende, erklärende, genetische, auf einzelne Detailuntersuchungen stützende Geographie ihre volle Berechtigung haben. Aber neben dieser gibt es eine exakt messende, die Räume der Erde in Karten darstellende Arbeitsweise der Geographie. Für diese Art darf man, seitdem das Flugzeug zur Verwendung steht, von einem einschneidenden Wandel in der Arbeitsweise sprechen.“ Darauf habe ich schon mehrfach aufmerksam gemacht („Flugzeuge und geographische Forschung“, Frankfurter Zeitung vom 21. März 1924, und „Eine deutsche arktische Expedition. Die Aufgaben und der praktische Zukunftswert der Polarforschung“, Frankfurter Zeitung vom 20. Juni 1925). Ich kann diesen Hinweis hier nur wiederholen.

Die Rückwirkung der Erschließearbeit mit dem Flugzeug auf dem politischgeographischen und geopolitischen Gebiet ist eine kaum zu übersehende. Sofort haben mit der Entwicklung des Flugwesens die an den noch nicht aufgeteilten Gebieten in den polaren Breiten interessierten Staaten empfunden, daß eine klare Scheidung des Mein und Dein auch in diesen Zonen notwendig werde. Es sind die in schon fast alle Atlanten übergegangenen Sektoren entstanden, die von den besiedelten Randländern der Polargebiete bis zum Pol hin ausgreifen. Mit Hilfe des Flugzeugs wird es aber auch möglich sein, von riesigen Räumen der Erde genaue Karten zu erhalten, von denen bisher nur einzelne Routen bekannt waren. Das gilt namentlich von den tropischen Urwaldländern und von den Wüstenländern der Erde. D. h.: zahlreiche Staaten werden erst so ihre Staatsgebiete, soweit diese die Aufnahme vom Flugzeug zu vermitteln vermag, genauer kennenlernen; und auf Grund dieser Karten wird auch erst die exakte Auswertung des Staatsareals möglich sein. Viel wichtiger ist aber die unmittelbare praktische Verbindung der einzelnen Teilräume solcher Staaten, die mit Hilfe des Flugzeugs in wenigen Tagen zu bewerkstelligen ist, während sie bisher Wochen beanspruchte. Und von gleicher Bedeutung sind die internationalen Weltverbindungen, die sich dem Blick in die Zukunft zeigen. Aller durch die Luftverkehrsmittel geschaffene Wandel ordnet sich zuletzt dem Prinzip der zeiträumlichen Verengerung der Erde unter. Er mehrt in dem Sinne die politischen Probleme und trägt damit seinerseits zu den Forderungen nach neuer Gestaltung auf dem raumpolitischen Gebiet bei.

JOSEF WINSCHUH:

Die Verstrickung der Kriegsschulden

Interalliierte Schulden und Reparationen

Während der Verhandlungen über die Revision des Dawesplans, von Paris bis Haag II, war von den interalliierten Schulden an Amerika nicht die Rede. Auch in der öffentlichen Erörterung blieb das Problem unberührt. Die Federn der Kritik, der Kommentare und der Stimmungsmache kreisten nur um Dawesplan und Youngplan, um die Kriegverschuldung Deutschlands an seine früheren Gegner. Und doch stand unsichtbar hinter dem ganzen Ringen, das sich Ablösung der Dawesreglung durch den Youngplan nennt, auch das Gewicht der interalliierten Schulden und wirkte in dem Räderwerk der Verhandlungen und Zerrungen unsichtbar als Druck und Zug.

Als Druck: Nicht nur das besiegte Deutschland, auch die europäischen Siegermächte haben ihre Kriegstribute zu zahlen, und zwar untereinander und an die Vereinigten Staaten. Diese Tribute unterscheiden sich dem Charakter nach allerdings von den deutschen Reparationen dadurch, daß sie Rückzahlungen von Darlehen und Vorzahlungen sind. Sie haben aber nationalökonomisch das mit den deutschen Reparationen gemeinsam, daß sie auch aus der Substanz des Schuldners bezahlt werden müssen, daß sie von keinem Gegenwert ausgeglichen werden. Denn jene Darlehen waren keine werbenden Anlagen. Sie wurden in Lebensmitteln und Uniformen verbraucht, als Waffen und Munition verpulvert. Ihr produktiver Gegenwert war der Sieg, aber er ersparte seinen Trägern keineswegs wirtschaftliche Krisen und Währungszerrüttungen, er ist auch schwer wirtschaftlich zu kalkulieren. Man muß sich überhaupt plastisch vorstellen, daß die Schlachtfelder Frankreichs ein ganzes modernes Nationalvermögen verschluckt haben wie der Karst Wasser aufsaugt. Der Vermögensschwund der Inflationen, vorzüglich der deutschen und französischen, ist hier buchstäblich in den Boden gesickert; die Kriegsanleihe-scheine, die wir zeichneten, muß man sich zu unsichtbaren Viadukten gefügt vorstellen, die von beiden Seiten in diese Vernichtungszone führten und Tag um Tag deutsches, französisches, britisches Nationalvermögen und nicht zuletzt amerikanische Anleihen ausspieen, die dort zu Rost und Moder wurden. Es leuchtet daher ein, daß Frankreich und England heute ihre Verschuldung an die Vereinigten Staaten als Kriegslast empfinden, die aus der Substanz zu zahlen ist, und daß sie diesen Debetposten in das Reparationskonto einsetzen. Auf der einen Seite Ein-

nahmen aus den deutschen Reparationszahlungen, auf der anderen Seite Aderlässe an den großen Gläubiger Amerika — dies Soll und Haben ist inzwischen in den Köpfen der alliierten Finanzmänner wie auch den Phantasien ihrer Bevölkerungen fest zu einer einzigen Bilanz zusammengewachsen, sie sind zu untrennbaren Seiten derselben Rechnung geworden. Die deutschen Reparationen stellen ja längst keine Wiedergutmachungen mehr da, nicht einmal mehr im Verhältnis zu Frankreich. Sie bedeuteten zunächst ein phantastisches Gewirr von Wiederherstellung, Kriegspensionsfonds und vor allem Kriegsbeute nach dem Motto: *Le boche payera tout*. Sie bedeuten heute für England fast ganz Gegenwert der Zahlungen, die es an Amerika leisten muß, für Frankreich zu einem Teil Ausgleich seiner Kriegsverpflichtungen an den großen Shylock USA., darüber hinaus zu einem Teil Kapital zur Erstellung volkswirtschaftlicher Anlagen, zum anderen Teil Zuschuß zum Staatshaushalt.

Bei den anderen Reparationsempfängern steht es ähnlich. Es leuchtet ein, daß für diese Länder das Reparationsproblem in einem engen Zusammenhang steht zu ihrer Kriegverschuldung untereinander und an Amerika. Nach einer Berechnung des Cambridger Nationalökonomen Keynes, eines der besten Kenner des Kriegsschuldenproblems, sah die Verstrickung der interalliierten Schulden mit den deutschen Reparationszahlungen im Jahre 1928 so aus: Die Kriegsschuldenzahlungen an die Vereinigten Staaten betragen auf Grund der geltenden Abkommen im Durchschnitt insgesamt 61 Mill. Pfund jährlich. Hinzu kommt der direkte Anteil Amerikas an den deutschen Reparationszahlungen in Höhe von 17 Mill. Pfund jährlich. Von den 117 Mill. Pfund, die die früheren Alliierten von Deutschland erhalten sollen, bekommt also Amerika 78 Millionen = 67 v. H. Nun folgert Keynes: Wenn die Dawesjahreszahlung um ein Drittel herabgesetzt werden sollte, so würde niemand außer den Vereinigten Staaten etwas von dem Augenblick an erhalten, wo die alliierten Zahlungen an Amerika ihren Höchstbetrag, das sind 83 Mill. Pfund jährlich, erreichen. In diesem Falle würde es das Ergebnis aller Kriegsschuldenabkommen sein, daß die Vereinigten Staaten per saldo — Einnahmen gegen Zahlungen aufgerechnet — von Deutschland jährlich 78 Millionen erhalten und und alle anderen leer ausgehen würden. Keynes folgert daraus schlüssig, wie eng für die Alliierten daher die Frage einer weiteren Entlastung Deutschlands verknüpft ist mit den eigenen Verpflichtungen an die Vereinigten Staaten.

Die Reparationspolitik dieser Staaten liegt demnach klar: Sie wollen von Deutschland mindestens den Betrag haben, den sie selbst untereinander und an Amerika zu zahlen haben, und dazu noch einen Überschuß zur Bestreitung innerer Kriegslasten. Genau nach dieser Formel wurde beispielsweise von Poincaré vor den Pariser Verhandlungen in seinen südfranzösischen Reden die Grenze des Entgegenkommens gezogen, das Frankreich dem deutschen Wunsch nach Herabsetzung der Daweslast im allgemeinen und der Jahreszahlungen im besonderen erweisen könne und wolle. Dieser magische Kreis, im Grunde vom Gläubiger-

griffel Amerikas gezogen, wurde von der deutschen Politik nicht genügend gesehen, auch von einem großen Teil der deutschen Öffentlichkeit nicht. Beide glaubten, in Paris würde eine Sachverständigenberatung anheben und mit wirtschaftlichen Beweisgründen operieren, während es in Wirklichkeit eine politische Konferenz mit nationalökonomischer Maskierung war. Beide bildeten sich ein, Ausgangspunkt der Berechnung würde die deutsche Leistungsfähigkeit sein können, während das Einnahmebedürfnis der anderen die Norm lieferte, und hinter diesem Einnahmebedürfnis stand als Hauptdruck die Kriegsschuldung an die Vereinigten Staaten. Spiel- und Konzessionsraum zwischen diesem Einnahmebedürfnis und der deutschen Leistung nach dem Dawesplan war nur der Betrag, den die anderen nachzulassen bereit waren, um dafür als Gegenwert eine größere Sicherheit der deutschen Leistungen, eine weitere moralische Entlastung vor der fortschreitenden öffentlichen Meinung der Welt und die Mobilisierung eines Teils der deutschen Reparationsschuld zu erlangen. Und diese Mobilisierung wiederum brauchte Frankreich in erster Linie, um operationsfähiger seinem Hauptgläubiger Amerika gegenüber zu werden und seine inneren Kriegsschulden leichter konsolidieren zu können. So stand hinter der Aufrollung des Dawesplans nicht zuletzt als Motor die interalliierte Kriegsschuldung.

Sie wirkte nicht nur als Druck, sondern auch als Zug. Am Hebel stand Amerika. Der Zusammenhang zwischen der interalliierten Verschuldung und den deutschen Reparationen wird von den Vereinigten Staaten offiziell nicht zugegeben. Sie wollen nicht, daß beides zusammengeworfen wird, daß auf der einen Seite interalliierte Zahlungen nach Washington, auf der anderen Seite deutsche Zahlungen nach Paris und London aufgerechnet werden und Deutschland direkt für sich und die anderen an Amerika zahlt. Die Amerikaner wollen natürlich noch weniger ihre Ansprüche an die Kriegsfreunde streichen, damit diese dem Kriegsgegner Deutschland die entsprechenden Reparationen streichen können. Aber inoffiziell sehen sie ein und geben sie zu, daß interalliierte Schulden und Reparationen zusammenhängen. Daher auch ihre ständige und führende Mitwirkung bei der Entwicklung und Entwirrung des deutschen Reparationsproblems, obgleich sie nur geringe Reparationsbeträge beziehen. Die amerikanische Mitwirkung, die schon durch die Namen Dawes, Parker Gilbert und Owen D. Young jedem Mann auf der Straße vertraut und selbstverständlich ist, wäre in ihrer Beständigkeit und mit ihrem Einsatz von Mühe und Initiative unverständlich, wenn man die Vereinigten Staaten hier nur als uneigennütigen Treuhänder und ehrlichen Makler sehen wollte. Amerika tritt nicht allein als Treuhänder, sondern als Interessent auf. Es half 1924 mit der Dawesanleihe einen Schuldner sanieren, dessen Gläubiger wiederum seine Schuldner waren. Es will durch den Übergang vom Dawes- zum Youngplan einen Tilgungsfonds sichern und anreichern, dessen Haupterträge ihm selbst durch die Hände seiner interalliierten Schuldner zufließen, die Reparationsgläubiger Deutschlands sind. Amerika begreift durchaus dies Übertragungsgeschäft. Es spielt vorläufig konsequent eine Doppelrolle. Es erkennt äußerlich

die enge Verbindung von interalliiertter Verschuldung und deutschen Reparationen nicht an und tritt daher im Revisionsprozeß stets nur als neutraler Makler, als herbeigebotener Treuhänder auf. Es erkennt aber innerlich die enge Verbindung beider Faktoren durchaus und schaltet sich daher stets gestaltend und führend ein bei der Weiterentwicklung des Reparationsproblems aus dem Zustand des Zahlengrößenwahns in den realer Erfüllungsmöglichkeit. Offiziell handelt es politisch als Macht, die teilt und herrscht und keinen Anspruch preisgibt. Reparationspolitisch benimmt es sich als Kaufmann, der sein Guthaben nicht notleidend machen will, wie man im Geschäftsleben sagt, und daher die Einkünfte seiner Schuldner mitkontrolliert und sichern hilft. In diesem Zusammenhang befindet sich heute die Verstrickung der Kriegsschulden.

Die Kriegsfront der Finanzen

Wie sind die interalliierten Schulden entstanden? Ihre Geschichte ist interessant, ihre Verästelung sehr stark, es gab nicht nur eine Front und Kombination der Waffen, sondern auch eine Front der Finanzen und eine Kombination der Schatzämter. Schon bald nach Eröffnung des Krieges erwies sich, daß die Finanzkraft einiger alliierter Länder nicht ausreichte, um Krieg zu führen. Rußland, Belgien und Serbien brauchten finanzielle Hilfe; als Geldgeber kamen England und Frankreich in Frage, die sich denn auch zunächst in die Last der Finanzierung teilten. Frankreich fiel aber bald aus, ja, es nahm schließlich größere Summen von England auf. Als Amerika in den Krieg eintrat, war auch die Leistungsfähigkeit Englands erschöpft, es konnte sich wohl noch selbst finanzieren, war aber nicht mehr in der Lage, die Verbündeten zu unterstützen.

Die Amerikaner trieben von Anfang an eine zielbewußte Anleihepolitik. Ziel dieser Politik war, ihre Kriegsausfuhr zu finanzieren und zu steigern. Schon England und Frankreich hatten für die Unterstützung der notleidenden Verbündeten überwiegend die Form von Darlehen und nicht von Subventionen gewährt. Keynes, der damals im britischen Schatzamt alle Finanzverträge mit den Alliierten und den Vereinigten Staaten entwarf, gibt als Grund dafür an, daß man den „Sinn für Verantwortlichkeit und Wirtschaftlichkeit“ beim Ausgeben dieser Summen stärken wollte. Man war sich aber in den Schatzämtern von London und Paris darüber klar, daß die Geldnehmer diese Anleihen nicht als ordentliche Kapitalanlagen ansahen, schon aus dem Grunde, weil diese Anleihen vielfach an Stelle militärischer Unterstützung gegeben wurden. Man stellte sich also bereits innerlich darauf ein, nach dem Kriege diese Anleihen anders als ordentliche Darlehen behandeln und viel Geld in den Kamin schreiben zu müssen.

Die Amerikaner gingen käufmännischer und rationaler vor. Sie gaben grundsätzlich keine Subventionen, sondern nur Anleihen. Sie gaben ferner keine Anleihen als Ersatz für militärische Unterstützung, also ohne wirtschaftliche Gegenleistung, sondern gewährten Anleihen nur für Ausgaben, die von den Verbündeten in den Vereinigten Staaten gemacht wurden. Sie weigerten sich, für Ausgaben außerhalb

Amerikas Anleihen zu gewähren. Darüber hinaus gaben sie noch gewisse Beiträge zur Stützung der Wechselkurse her. Die Folge dieser Handlung war beispielsweise, daß England seinen Verbündeten auch weiterhin für Ausgaben, die diese nicht in den Vereinigten Staaten machten, Anleihen gewähren mußte. Das ging so weit, daß es fast denselben Betrag, den es im Laufe der letzten Kriegsjahre von Amerika borgte, in der gleichen Zeit an notleidende Verbündete weiterlieh. Seit Eintritt Amerikas in den Krieg borgte es so 850 Mill. Pfund und lieh in der gleichen Zeit 750 Mill. Pfund aus.

Die amerikanische Krieganleihepolitik beruht auf den Liberty Bond Acts vom 24. April und 24. September 1917, vom 4. April und 9. Juli 1918. Durch sie wurde der Schatzsekretär mit Zustimmung des Präsidenten ermächtigt, Kredite zugunsten fremder Mächte zu eröffnen, die sich im Kriegszustand mit den Feinden der Vereinigten Staaten befanden. Die Kredite wurden aber in der Weise gewährt, daß Barvorschüsse geleistet wurden, mit denen der kreditnehmende Staat Aufträge auf Heeresmaterial in den Vereinigten Staaten finanzieren mußte. Auf diese Weise ist die Hauptgruppe interallierter Schulden an Amerika entstanden. Hinzu traten aber noch drei kleinere Gruppen von Schulden, die andere Voraussetzungen hatten: Das Gesetz vom 9. Juli 1918 ermächtigte den Präsidenten, überschüssiges Kriegsmaterial auf Kredit zu verkaufen. Durch Gesetz vom 25. Februar 1919 wurde ein Fonds von 100 Millionen bereitgestellt, aus dem die sogenannten Reliefkredite zur Versorgung Europas mit Nahrungsmitteln und Lebensbedarf gewährt wurden. Durch Gesetz vom 30. März 1920 wurde die United States Grain Corporation ermächtigt, bis zu 5 Mill. Barrels Getreide auf Kredit zu verkaufen und zwar zu Preisen, wie sie die notleidenden Bevölkerungen zahlen konnten.

In allen Fällen sehen wir die smarte Verquickung von Gefühl und Geschäft. Im Falle eins werden die Verbündeten im Kampf gegen den Feind unterstützt, aber der amerikanischen Industrie werden Aufträge zugeführt. Im zweiten Falle können sich die Zivilbevölkerungen in Frankreich und Belgien billig aus amerikanischen Heeresvorräten versorgen, aber Amerika spart den kostspieligen Rücktransport der Vorratsstapel. Im dritten und vierten Falle hilft Amerika den ausgehungerten Bevölkerungen der Mittelmächte, verschafft aber seiner Landwirtschaft und Nahrungsmittelindustrie Absatz. In allen Fällen wird der Geschäftscharakter sichergestellt.

Amerika wird so in knappen fünf Jahren zum größten Geldverleiher der Welt. Im Jahre 1917 schwillt der Kriegskreditstrom an, erreicht 1918 seinen Höhepunkt und sinkt bis 1922. Nach einer Pause setzt dann der Strom der Privatanleihen ein.

Der Gesamtanleihebetrag von 9 598,2 Mill. Dollars an die alliierten und assoziierten Regierungen verteilt sich folgendermaßen:

| | |
|----------------------------|----------------------------|
| 1917 = 885,0 Mill. Dollars | 1920 = 421,5 Mill. Dollars |
| 1918 = 4 739,4 " " | 1921 = 73,9 " " |
| 1919 = 3 477,8 " " | 1922 = 0,7 " " |

Diese Beträge sind Barvorschüsse, die unter die erste Schuldengruppe — Finanzierung der Bestellung von Heeresbedarf in den Vereinigten Staaten — fallen, Zu diesen Summen kamen dann in den ersten Nachkriegsjahren noch folgende Beträge aus:

| | | | |
|--|---|-------|---------------|
| Verkauf überschüssigen Kriegsmaterials | = | 595,1 | Mill. Dollars |
| Lebensmittelversorgung (Relief) | = | 84,1 | " " |
| Getreidelieferungen der Grain Corp. | = | 56,9 | " " |

Die Gesamtsumme der Weltkriegsverschuldung an die Vereinigten Staaten ohne die deutschen Reparationen beträgt demnach 10 334,3 Mill. Dollars. Der Löwenanteil dieser Summe entfällt auf europäische Länder. Auf die außereuropäischen, nämlich Armenien, Liberia und Nicaragua, entfallen nur winzige 12,2 Millionen. Der Hauptanteil der europäischen Verschuldung entfällt wiederum auf die alliierten Mächte. Daneben treten noch zwei Gruppen von Schuldnern auf. Die eine besteht aus den neuen europäischen Staaten, und zwar Polen, Tschechoslowakei, Estland, Finnland, Lettland und Litauen. Ihre Verschuldung fällt durchweg unter die drei letzten Gruppen, die Kredite für überschüssiges Kriegsmaterial, Lebensmittel und Getreide umfassen; einzige Ausnahme bildet die Tschechoslowakei, die auch Barkredite erhielt. Die zweite Schuldnergruppe besteht aus Österreich und Ungarn, beide erhielten Getreidekredite. Alle diese Beträge spielen aber in der Gesamtschuldenbilanz eine geringe Rolle. Die Hauptposten der amerikanischen Kriegsguthaben liefern England, Frankreich und Italien.

Insgesamt wurden 20 Regierungen zu Kriegsschuldnern der Vereinigten Staaten mit folgenden Beträgen:

| | | | | | | | |
|------------------------|---|---------------|---------|-----------------------------|---|------------|---------|
| England | = | 4 277 000 000 | Dollars | Griechenland | = | 15 000 000 | Dollars |
| Frankreich | = | 3 404 818 945 | " | Estland | = | 13 999 146 | " |
| Italien | = | 1 648 034 051 | " | Armenien | = | 10 000 000 | " |
| Belgien | = | 379 087 201 | " | Finnland | = | 11 959 917 | " |
| Rußland | = | 192 601 297 | " | Cuba | = | 8 281 926 | " |
| Polen | = | 155 930 955 | " | Lettland | = | 5 132 287 | " |
| Tschechoslowakei | = | 91 969 670 | " | Litauen | = | 4 981 628 | " |
| Jugoslawien | = | 51 758 486 | " | Ungarn | = | 1 685 836 | " |
| Rumänien | = | 37 922 675 | " | Nicaragua | = | 175 590 | " |
| Oesterreich | = | 24 055 709 | " | Liberia | = | 26 000 | " |
| <hr/> | | | | <hr/> | | | |
| 10 263 178 989 Dollars | | | | Sa.: 10 334 331 322 Dollars | | | |

Die Kriegsschuldverstrickung der europäischen Länder

Neben diesem Prozess der europäischen Kriegsverschuldung an die Vereinigten Staaten läuft die gegenseitige Schuldverstrickung der europäischen Kriegsteilnehmer. Viele der Staaten, die bei den Amerikanern als Kreditnehmer erscheinen, stehen auch im Schuldbuch der drei alliierten Hauptmächte, nämlich Englands, Frankreichs und Italiens. Nebenher läuft noch eine besondere Verschuldung der englischen Dominions und Kolonien an das Mutterland, und zwar in der Hauptsache für den Unterhalt ihrer Truppenkontingente auf den europäischen Kriegsschauplätzen. Diese Verschuldung bietet folgendes Bild:

| Dominions und Kolonien, die englische Vorschüsse erhielten: | | Entwicklung dieser Verschuldung. Stand jeweils 31. März. Beträge in Pfund: | |
|--|-------------------|---|-------|
| Australien | Fiji | 1915 = | 39,5 |
| Kanada | Jamaika | 1916 = | 91,2 |
| Neuseeland | Trinidad | 1917 = | 146,8 |
| Südafrika | Br.-S.-Afrika Gg. | 1918 = | 194,4 |
| Neufundland | Nyassaland | 1919 = | 170,9 |
| Brit.-Guiana | Uganda | 1920 = | 119,6 |
| | | 1921 = | 156,5 |
| | | 1922 = | 150,4 |
| | | 1923 = | 148,7 |
| | | 1924 = | 131,5 |
| | | | — |
| | | | — |

Am 31. März 1923 waren folgende Regierungen mit nachstehenden Beträgen verschuldet an:

| England (in 1000 Pfund) | Frankreich (in Mill. Fr.) | Italien (in Mill. Lire) |
|----------------------------|------------------------------|----------------------------|
| Frankreich = 601 645,4 | Rußland = 6040 | Rußland = 36 |
| Rußland = 688 199,4 | Belgien = 3684 | Jugoslawien = 17 |
| Italien = 527 865,0 | Jugoslawien = 1808 | Rumänien = 169 |
| Jugoslawien = 28 329,3 | Rumänien = 1176 | Polen = 71 |
| Polen = 4 245,7 | Polen = 1056 | Österreich = 324 |
| Rumänien = 25 870,7 | Griechenland = 861 | Tschechei = 180 |
| Portugal = 20 467,2 | Italien = 336 | Sa. 797 |
| Griechenland = 22 399,6 | Tschechei = 574 | |
| Belgien = 9 000,0 | Lettland = 11,5 | |
| Belg.-Kongo = 3 550,2 | Estland = 10,5 | |
| Österreich = 12 804,9 | Litauen = 6 | |
| Tschechei = 1 379,9 | Ungarn = 1 | |
| Estland = 251,0 | Sa. 15 564 | |
| Litauen = 16,8 | | |
| Lettland = 20,2 | | |
| Ungarn = 128,8 | | |
| Armenien = 922,0 | | |
| Sa. 1 947 096,1 | | |

Will man ein Gesamtbild der interalliierten Verschuldung gewinnen, so muß man die Kredite, die auf verschiedene Währungen lauten, auf eine einheitliche Währung umrechnen. Rechnet man die vier verschiedenen Währungen Amerikas, Englands, Frankreichs und Italiens nach ihrer Goldparität auf Goldmark um, so beläuft sich der Gesamtbetrag der interalliierten Verschuldung auf 105,5 Milliarden Goldmark. Dieser Betrag verringert sich auf 93,5 Milliarden Goldmark, wenn man die Geldentwertungen nach dem Stand von 1924 in Rechnung setzt.

Nun wird es wichtig, die Bilanz der Guthaben und Schulden zu vergleichen. Amerika ist allein Gläubiger, England, Frankreich und Italien sind gleichzeitig Gläubiger und Schuldner. Rechnet man Guthaben gegen Schulden auf, so wird Englands Gläubigerstellung auf die Hälfte reduziert, Frankreich und Italien erscheinen nur noch als Schuldner. Streicht man aber aus der Bilanz Englands und Frankreichs die enormen Forderungen an Rußland als uneinbringlich, so wird die Stellung jener Länder noch bedeutend schlechter. Amerika hat nach Rußland nur geringe Beträge gegeben und dafür noch wenigstens Waren geliefert.

Der Kampf um die Tilgung

Solange der Krieg dauert, machen sich die kreditnehmenden Staaten um ihre steigende Kriegsschuldung nicht viel Sorgen, sie haben andere. Das letzte Ringen um die Entscheidung, die letzten Anstrengungen, die steigende Hoffnung auf den Sieg fesseln alle Kräfte und Gedanken. Aber kaum ist dieser Sieg da, kaum sitzt man am Verhandlungstisch, um diesen Sieg nun auszukosten und in konkreten Leistungen und Ansprüchen zu verteilen, da steigt der Schatten der eigenen Kriegsschulden herauf und legt sich dezimierend über die Kriegsgewinne, die man im Friedensvertrag ausschütten will. Die britischen Staatsmänner mit ihrer Finanztradition sehen sofort die lästige Verstrickung dieser Schulden, sie sehen auch die robuste Hand Amerikas, die das Netz der Verstrickung hält, die Verlagerung der Finanzmacht von London nach New York. Sie ergreifen früh die Initiative. Schon während der Friedenskonferenz schlägt die britische Regierung vor, die alliierten Kriegsschulden völlig zu streichen. Lloyd George stellt in einer Unterredung mit Wilson im Jahre 1920 von neuem diese Forderung. Auch die Franzosen rühren sich. Es bilden sich bald mehrere nationale Auffassungen über die Regelung des Kriegsschuldenproblems heraus; sie lassen zunächst die deutschen Reparationen aus dem Spiel, erkennen ihren engen Zusammenhang mit den interalliierten Schulden noch nicht an. Die englische Formel, die man die *loyale* nennen möchte, will den gesamten Betrag, den die Verbündeten England schulden, streichen, falls die Vereinigten Staaten ihre Ansprüche an England aufgeben. Man ist auch bereit, im Rahmen dieser Formel auf die deutschen Reparationsleistungen zugunsten der Verbündeten zu verzichten. England möchte plus minus null abschneiden, obgleich es dabei verliert. Diese Formel findet ihren klassischen Niederschlag in der *Balfour-Note* vom August 1922; das Angebot dieser Note wird noch heute aufrecht erhalten und bildet die englische Ausgangsbasis für etwaige spätere Revisionen des Schuldenabkommens.

Die französische Auffassung ist im Vergleich zur englischen romantisch. Die französische Nation, die ihr bestes Blut und ihre produktivsten Landschaften dezimiert sieht, betrachtet die amerikanischen Anleihen als verlorene Kriegssubsidien nach dem Muster *friderizianischer* Kabinettskriege. Sie bewertet diese Anleihen als selbstverständliche und billige Stellvertretung dafür, daß Amerika im Krieg wenig Blut und Schrecken riskierte. Frankreich appelliert an die irrationalen und selbstlosen Gefühle der Kameradschaft. „Wir haben unser bestes Blut geopfert, mögen die Vereinigten Staaten wenigstens ihre paar Anleihen opfern“ — so ungefähr denkt der Mann auf den Boulevards, aber auch der Deputierte in der Kammer. Man führt den Amerikaner vor die ewige Flamme, Symbol des Opfers und Idealismus, die aus der Grabplatte des Unbekannten Soldaten züngelt und erwartet, der Yankee werde über dieser Flamme die knochige Hand öffnen und seine Anleihetitel verbrennen.

Der Amerikaner ging weder auf die romantische französische Forderung, noch auf die *loyale* englische Formel ein. Er betrachtete seine Kriegskredite an die Ver-

bündeten als Ansprüche und Guthaben auf Grund von Vertrag und Gesetz und verlangte nüchtern und kalt Erfüllung dieser Verträge. Er setzte der romantischen und der loyalen englischen Auffassung des Schuldenproblems die rationale, juristische Formel entgegen und blieb in Recht und Macht.

Es fehlte keineswegs an amerikanischen Köpfen, die schon frühzeitig die wirtschaftslähmende Verstrickung der Kriegsschulden erkannten und dafür eintraten, diesen Knäuel mit einem großzügigen staatsmännischen Streich zu zerhauen. Im Oktober 1919 trat in Amsterdam eine Handvoll holländischer, englischer, französischer und auch amerikanischer Nationalökonominnen und Bankleute zusammen. Sie verfaßten einen Aufruf, der von 153 leitenden Staatsmännern, Nationalökonominnen, Erziehern und Geschäftsleuten Europas wie Amerikas unterzeichnet und verbreitet wurde. In diesem Aufruf hieß es: „Die internationale Verschuldungsbilanz ist durch Schaffung einseitiger Verpflichtungen aus dem Gleichgewicht gebracht worden. Ist es nicht notwendig, diese weltwirtschaftliche Bilanz von einigen der Phantasieposten zu entlasten, die sie jetzt aufblähen? Würde nicht eine Bereinigung der internationalen Schuldenbilanz der erste Schritt auf dem Wege der Genesung sein?“ Für die Regelung der Kriegsschulden empfahl sodann dieser Aufruf, das Ausmaß der jährlichen Leistungen wenigstens innerhalb der Grenzen festzusetzen, die eine dauernde Zahlungsfähigkeit gewährleisten.

Das sind Erkenntnisse und Sätze von kluger Einsicht zu einer Zeit, als noch das ganze Problem der Kriegsschulden und der deutschen Tribute ungreifbar in phantastischen Größenordnungen und Zahlenvorstellungen schwamm. Die amtliche amerikanische Politik allerdings kehrte sich nicht an diese Stimmen. Die Vereinigten Staaten machten sich vielmehr, als einige ihrer Kriegsguthaben notleidend wurden und keine Zinsen eingingen, an die planmäßige Fundierung dieser Schulden durch eine methodische Kette von Einzelabkommen.

Bis ins Frühjahr 1919 gewährten die Vereinigten Staaten an ihre Verbündeten Kriegsvorschüsse, und bis dahin wurden von den Kreditnehmern die jeweils fälligen Zinsen bezahlt, weil sie aus den Vorschüssen selbst genommen wurden. Als die Vorschüsse nun aufhörten, hörten auch, mit einziger Ausnahme von Cuba, die Zinszahlungen auf. Nur in wenigen Ausnahmefällen liefen in der nächsten Zeit Zins- und Tilgungsraten ein. Von 1919 bis 1922 hatten die Vereinigten Staaten nur sehr geringe Einnahmen aus ihren interalliierten Kriegsguthaben.

Hier erhebt sich die Frage, ob es eigentlich billig war, die amerikanischen Kriegsdarlehen mit einer Zinsverpflichtung auszustatten. Die Anleihen wuchsen sofort nach dem Kriege zu einem Alpdruck an und verwirrten die ohnehin angespannte wirtschaftliche und währungspolitische Lage der alliierten Staaten, weil jedes Jahr die Zinsen und Zinseszinsen dem Kapital zuwuchsen. So erhöhten sich buchmäßig die Forderungen der Vereinigten Staaten über den Betrag der tatsächlich gewährten Darlehen hinaus von 1919 bis 1923 um rund 20 v. H., bis endlich die Fundierungsabkommen dieser Aufblähung ein Ende machten. In den Finanzkreisen der alliierten Länder wurde nach dem Krieg die Frage oft leb-

haft erörtert, ob diese Kriegsschulden als geschäftsmäßige Kapitalanlagen — also mit Zinsverpflichtung — zu betrachten seien oder als Darlehen, die unter besonderen Umständen zustande kamen und bei ihrer Abwicklung auf diese Umstände Rücksicht nehmen — also zinslos bleiben — sollten. Die britische Regierung nahm diesen Standpunkt ein. Interessant ist, daß auch amerikanische Bankiers, wie Paul M. Warburg-New York, diese Auffassung teilten. Er meint mit Recht, die interalliierte Verschuldung würde nicht so gewaltige Dimensionen angenommen haben und weit früher gelöst worden sein, wenn die Vereinigten Staaten die Darlehen an die Verbündeten als zinslose Vorschüsse behandelt hätten. Uniformen, Munition und Lebensmittel seien ja keine zinstragenden Anlagen gewesen. Man hätte die Rechnung nicht durch die sich anhäufenden rückständigen Zinsen verwirren lassen sollen, dann wäre man früh zu einer fairen und brauchbaren Lösung des Problems gekommen. — Eine sehr vernünftige, weltkluge Stimme, aber auch sie blieb ungehört.

Die Fundierungsabkommen

Die Amerikaner stellten sich vielmehr auf den Standpunkt, daß die Kriegsvorschüsse an die Verbündeten zum Nennwert angesetzt und als fällige und zahlbare Obligationen behandelt werden müßten. Diesen grundsätzlichen Standpunkt milderten sie praktisch allerdings im Einzelfall durch Zugeständnisse eines niedrigeren Zinssatzes, ein Entgegenkommen, das Rücksicht auf die Zahlungsfähigkeit des Schuldners nahm und damit wieder der Sicherung der Rückzahlungen diente.

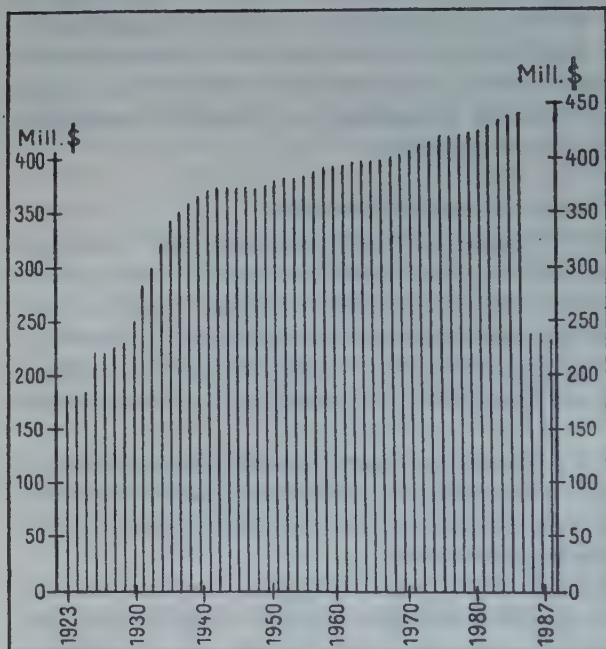
Die Abkommen, mit denen die Vereinigten Staaten nun ihre Kriegsvorschüsse fundierten, sind nicht einheitlich aufgezogen. Gemeinsam sind nur allen Verträgen die Tilgungszeiten, die sich stets auf 62 Jahre erstrecken, sowie die Verzinsungssätze für die aufgelaufenen Zinsbeträge.

Die Fundierungsabkommen lassen sich in vier Gruppen einteilen. Die erste Gruppe ist nach dem Baldwin-Mellon-Schema organisiert. Nach diesem Normalschema wurden die Abkommen mit England, Finnland, Litauen und Ungarn abgeschlossen. In den ersten 10 Jahren wird die Schuld mit 3 v. H., in den restlichen 52 Jahren mit $3\frac{1}{2}$ v. H. verzinst. Der zweiten Gruppe werden besondere Zinsermäßigungen gewährt. Nutznießer dieser Ermäßigung sind Italien, Belgien, Südslawien, die gleichen Zinsermäßigungen sind Frankreich in dem unratifizierten Mellon-Berenger-Abkommen eingeräumt worden. Frankreichs Zinsen bewegen sich zwischen 1 bis 3 v. H., 5 Jahre sind zinsfrei. Italiens Sätze gehen von $\frac{1}{8}$ bis 2 v. H., ebenfalls 5 Jahre zinsfrei. Belgien bezahlt $\frac{1}{8}$ bis 3,5 v. H. Zinsen, hat aber dafür seine eigentlichen Kriegsschulden zinsfrei, Südslawien bezahlt die gleichen Sätze, ist aber 12 Jahre lang zinsfrei. Der dritten Gruppe werden Zinsstundungen unter Erhöhung der Kapitalschuld gewährt. Zu ihr gehören die Tschechoslowakei und Rumänien. Ein außerordentlicher Zahlungsplan ist viertens mit Lettland, Estland und Polen vereinbart worden. Er

stundet die Jahreszahlungen teilweise bis zum Jahre 1930, dann muß mit Bonds bezahlt werden, die laufend zu tilgen sind.

Die Jahreszahlungen, die sich aus den bisher abgeschlossenen Fundierungsabkommen ergeben, werden aus der nachstehenden Darstellung deutlich. Sie steigen allmählich an, erreichen 1935 300 Mill. \$, 1983 den Höchstbetrag von 422,4 Mill. \$, um dann plötzlich zu sinken.

Wie schneiden bei dieser Methode die einzelnen Schuldner ab? Betrachten wir nur England, Frankreich und Italien. Das Abkommen, das Amerika mit



Die auf Grund der Fundierungsabkommen an die USA. zu zahlenden Jahresraten 1923—1987

England getroffen hat, belastet die ganze Schuldsumme mit 3,3 v. H. Das amerikanische Abkommen mit Frankreich bedeutet Rückzahlung zu einem Zinsfuß von 1,6 v. H. und das mit Italien einen Zinsfuß von 0,4 v. H. Das amerikanische Abkommen mit England ist also doppelt so drückend als das mit Frankreich und achtmal so schwer als das mit Italien. England seinerseits hat mit Frankreich und Italien Abmachungen getroffen und ihnen — nach Keynes — mehr Erleichterungen gewährt als das Amerika tat. Das britische Abkommen mit Frankreich ist 10 v. H. und das mit Italien 33 v. H. leichter als die entsprechenden

den amerikanischen Fundierungsabkommen. England trägt also die Hauptlast der Verschuldung; es bildet den Eckpfeiler im amerikanischen Fundierungssystem. Es muß den Vereinigten Staaten sechzig Jahre lang Jahr für Jahr eine Summe bezahlen, die zwei Drittel der Kosten seiner Marine ausmacht und den staatlichen Ausgaben für das Erziehungswesen im Jahre 1928 etwa entspricht.

Zusammenhang der Schuldpläne und Revisionen

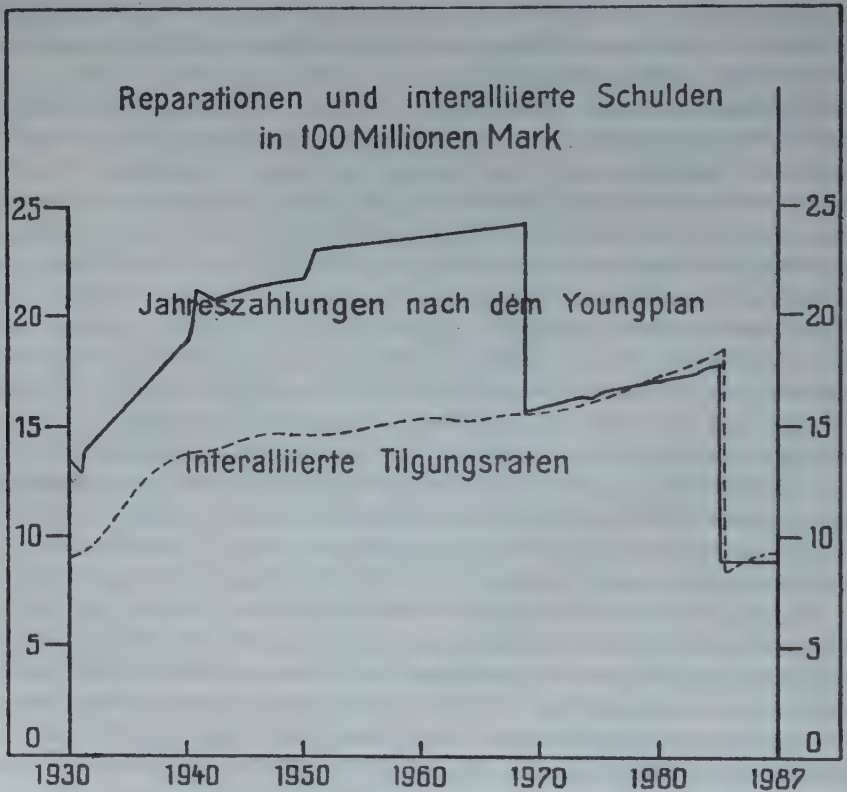
Auf dem Pariser Sachverständigenkongreß wurde mehrmals versucht, einen Zusammenhang zwischen den deutschen Reparationsannuitäten und den jährlichen

Tilgungsraten der interalliierten Schulden herzustellen. Auch bei Beratungen über die Reparationsbank wurde versucht, in der B. I. Z. beide Schuldendienste zusammenzukoppeln. Dr. Schacht hat sich auf diese Bestrebungen nicht eingelassen. Seine Absicht war, Deutschland nicht zum mittelbaren Schuldner Amerikas auch für die interalliierten Verpflichtungen zu machen. Dieser Standpunkt ist revisionspolitisch richtig. Würden die interalliierten Tilgungsraten in die deutschen Reparationszahlungen hinein verarbeitet werden, anders ausgedrückt: würden die deutschen Jahreszahlungen an die Stelle der interalliierten Tilgungsraten treten oder für sie bürgen, so würde jede künftige Revision mit dem Interesse der Vereinigten Staaten heftig zusammenstoßen. Denn bei einer Herabsetzung der deutschen Annuitäten würden auch die interalliierten Zahlungen sinken oder keine Deckung haben. Allerdings sind bei dem heutigen Stande die Reparationsgläubiger schon aus ihrer Verstrickung in der amerikanischen Kriegsschuld Gegner jeder Herabsetzung der deutschen Zahlungen. Denn solange beide Systeme — interalliierte Schuldenreglung und Reparationsschema — selbständig nebeneinander stehen, werden die Reparationsgläubiger dabei geschädigt. Sie müssen die gleichen Beträge an die Vereinigten Staaten weiterzahlen, empfangen aber weniger Gegenwert von Deutschland. Wiederum: Würden die interalliierten Leistungen an Amerika direkt durch deutsche Zahlungen abgelöst, so würden die Reparationsgläubiger jeder Revision gleichgültig gegenüberstehen. Denn sie gewinnen nichts dabei, es sei denn, daß sie Ausfallbürgschaft zu leisten und daher ein Interesse hätten, die deutsche Zahlungsfähigkeit durch weitere Herabsetzung der deutschen Verpflichtungen zu sichern, um nicht selbst einspringen zu müssen.

Richtiger vom deutschen Standpunkt ist also vorläufig die Anerkennung der amerikanischen These, daß interalliierte Schulden und Reparationszahlungen nichts miteinander zu tun haben. Richtig auch aus dem Grunde, weil man so noch eine zweite Revisionsfront aufrechterhält, nämlich die Front der interalliierten Schuldner gegen Amerika. Dabei ist die Aussicht weniger positiv, daß sich diese Revisionsfront einmal zu einer europäischen Phalanx mit Einbeziehung Deutschlands erweitern lasse unter der Parole: Herabsetzung der interalliierten Schulden und Reparationen auf Kosten des Haupt- und Endgläubigers Amerika — obwohl dieser Gedanke strategisch der einzig richtige ist, denn Amerika hält den Revisionsschlüssel in der Hand. Für diese Strategie besteht aber zur Zeit noch keine Möglichkeit zu operieren. Der Wert jener Revisionsfront liegt daher mehr darin, daß so der Revisionsgedanke überhaupt lebendig gehalten wird, das Bewußtsein nämlich, daß die Liquidation des Krieges, das Abstreifen der Finanzfesseln, die er den Staaten angelegt hat, noch nicht vollendet ist und in Fluß bleiben muß. Von der Aufrechterhaltung des Revisionswillens der alliierten Mächte wird auch die deutsche Reparationspolitik profitieren können, wenn sie es versteht, diesen Wind in ihre Segel zu leiten.

Dann gibt es noch zwei Möglichkeiten, beide Schuldenreihen miteinander zu verkoppeln. Die eine besagt, daß die interalliierten Schulden verringert werden,

wenn die deutschen Annuitäten weiter herabgesetzt werden. Diese Formel kommt für Deutschland nicht in Betracht, sie würde weitere Revisionen aufs schwerste belasten. Ferner wäre es möglich, die deutschen Jahreszahlungen an einer Herabsetzung der interalliierten Schulden zu beteiligen. Diese Kombination liegt im Interesse Deutschlands, sie schafft Freunde der deutschen Revisionspolitik im alliierten Lager, vor allem dann, wenn die deutschen Zahlungen an der Herabsetzung der interalliierten Raten nur teilnehmen und so den Reparationsgläubigern einen Gewinnsaldo als Anreiz lassen.



Vergleicht man den Zahlungsplan nach dem Youngplan und den Tilgungsplan der interalliierten Schulden, so stellt man einige Gemeinsamkeiten fest, die wiederum für den inneren Zusammenhang dieser Verschuldungen sprechen. Beide Pläne laufen bis zum Jahre 1988. In beiden Plänen stürzt die Jahreszahlung rapid in den letzten Jahren. Vor allem fällt auf, wie nach 37 Jahren die Reparationskurve mit der interalliierten Kurve fast zusammenfällt. Betrachtet man den Raum, den die interalliierten Raten aus der Summe der deutschen Jahres-

zahlungen herauschneiden, so drängen sich plastisch zwei Tatsachen und Gewißheiten auf. Einmal die Tatsache, daß der Löwenanteil der Reparationen in Form interallierter Tilgungsraten in die Taschen der Vereinigten Staaten wandert, die es also in der Hand haben, mit einem Schlag das Reparationsproblem zu lösen, wenn sie sich bereit erklären, die interalliierten Schulden zu streichen, die es erleichtern können, wenn sie sich bereit finden, die interalliierten Schulden und damit die deutschen Reparationszahlungen zu ermäßigen. Die zweite Tatsache, die aus dem Vergleich der beiden Kurven erhellt, ist die, daß der zweite Mann am Hebel Frankreich ist. Denn die Differenz der Summe der Reparationszahlungen und der interalliierten Schulden, der hell gelassene Kapitalraum also, geht zum größten Teil an Frankreich als eigentliche Wiederherstellungsschuld, als indemnité nette.

Besteht eine Dialektik, ein Auf und Ab zwischen der Weiterentwicklung der beiden Schuldplne? Diese Frage drängt sich auf, ist aber schwer zu beantworten. Fast scheint es, als ob eine solche Dialektik, eine Art Treppenfolge, bestnde. Zunächst Begründung der interalliierten Verschuldung, dann Festsetzung der deutschen Kriegsschuld. Unklarheit und Krise in beiden Schuldverhältnissen. Dann Beginn der Fundierungsepoche, gekennzeichnet in beiden Fällen durch eine gewisse Preisgabe phantastischer Größenordnungen und Aufblähungen, durch Vereinbarung von übersichtlichen Zahlplnen. Auf der einen Seite die amerikanischen Fundierungsabkommen, auf der anderen Seite Dawesplan und Youngplan. Wird nun nach der starken Bewegung des deutschen Schuldenproblems in den letzten Jahren auch wieder Fluß in die Regelung der interalliierten Verschuldung kommen? Wird sie sich wie Friedensvertragsregelung und Dawesplan als vorläufig erweisen oder mit dem Youngplan für längere Zeit weiter gelten und erstarren? Das ist die Frage. Es ist leicht möglich, daß auch in diese Gruppe wieder Bewegung kommen wird, daß sich nach der vollzogenen Revision des Dawesplans politische Energien auf die Revision der interalliierten Schulden umschalten werden. England hält noch immer seine Balfour-Erklärung aufrecht. Eins steht jedenfalls fest: Reparationen und interalliierte Schulden sind zu einem Parallelogramm der Kräfte geworden und werden es in Zukunft noch mehr, noch dichter werden. Bewegt sich die eine Seite, wird sich auch die andere in Bewegung setzen. Das Bewußtsein von der Verstrickung aller Kriegsschulden ist stark gewachsen. Wir haben allen Anlaß, die Entwicklung der interalliierten Verschuldung aufmerksam zu verfolgen.

C. ETTTEL:

Die eurasiatischen Luftlinien der westeuropäischen Kolonialmächte

In dem mit dem Ende des großen Krieges angebrochenen Zeitalter des Luftverkehrs ist es für die Staaten Europas, die über nennenswerten und für das Mutterland lebensnotwendigen Kolonialbesitz verfügen, eine dem nationalen Selbsterhaltungstrieb entspringende, selbstverständliche Maßnahme, sich des Flugzeuges als des neusten Schnellverkehrsmittels zu bedienen, um Mutterland und Kolonien zeitlich einander näher zu rücken, und damit das Band zwischen beiden zu festigen.

Allgemeine Ziele der Kolonialmächte

Die technische Entwicklung im Flugzeug-, namentlich aber im Flugmotorenbau ist noch nicht soweit fortgeschritten, daß die Kolonialmächte herangehen könnten an die Durchführung ihrer zweifellos bestehenden Absicht, auch die durch weite Ozeane von ihnen getrennten Kolonien durch einen nicht gebrochenen, regelmäßigen Luftverkehr mit dem Mutterlande zu verbinden.

Daher beschränken sich die großen Kolonialmächte Europas heute noch darauf, regelmäßige Luftverkehrsverbindungen mit denjenigen außereuropäischen Besitzungen herzustellen, die sie möglichst unter Vermeidung der Überquerung großer Meere durch Flug über Länder und Küsten erreichen können.

Nach Lage der Dinge kam somit für Frankreich in erster Linie die Herstellung regelmäßiger Luftverkehrsverbindungen mit seinem nordafrikanischen Kolonialbesitz in Frage, eine Aufgabe, für die die Überquerung des Mittelmeeres auch nach dem heutigen Stand der technischen Entwicklung des Fluggerätes keine besonderen Schwierigkeiten bot.

Gleichzeitig wurden aber auch Schritte unternommen, um eine Luftverbindung zwischen dem Mutterland und seinem asiatischen Mandat Syrien und seinem Kolonialbesitz in Indochina herzustellen.

England sah naturgemäß seine vornehmste Aufgabe in der Herstellung einer regelmäßigen Luftverkehrsverbindung mit seinem wertvollsten und mächtigsten Kolonialland: Indien. Die Luftverbindung mit seinem afrikanischen Kolonialbesitz hatte demgegenüber sekundäre Bedeutung; sie wurde aber nichtsdestoweniger planmäßig und zielbewußt in die Wege geleitet, um nach Lösung der Hauptaufgabe verwirklicht zu werden.

Als dritte koloniale Großmacht im Westen Europas unternahm Holland frühzeitig und mit Energie Schritte, um einen direkten Flugzeugverkehr mit seinem mächtigen Kolonialbesitz in Insulinde herzustellen.

Man könnte auf die Vermutung kommen, daß in unserer Zeit des Völkerbundes und der europäischen Solidarität die drei genannten Kolonialmächte gemeinsam, zum mindesten aber in gegenseitigem Einverständnis an die Schaffung einer großen eurasiatischen Luftverkehrslinie herangehen würden. Dafür spräche einmal die Tatsache, daß die europäischen Ausgangspunkte einer solchen Linie: London—Amsterdam—Paris in einem Dreieck liegen, welches — gemessen mit dem Maßstab eines transkontinentalen Luftverkehrs — zu einem Ausgangspunkt zusammenschrumpft; sodann die seltsame Erscheinung, daß auch die Endpunkte einer solchen Linie in der gleichen Kursrichtung vom Ausgangspunkt liegen und sich gegenseitig überlappen.

Es ist bezeichnend, daß trotz dieser Umstände und der vorhandenen gemeinsamen Interessen eine Zusammenarbeit nicht zustande kam, sondern daß jeder der drei Staaten in Europa eigene Wege ging, und zwar Wege, die ihnen — mit Ausnahme von Holland — durch politische Erwägungen vorgeschrieben wurden. Ebenso bezeichnend aber ist es, daß geopolitische Gründe die in Europa auseinander strebenden Linien im mittleren Osten (Bagdad) zwangsläufig zusammenführten.

Es war schon oben erwähnt worden, daß lediglich Holland den europäischen Teil des Luftweges zu seinem asiatischen Kolonialbesitz frei von politischen Erwägungen ausschließlich nach verkehrswirtschaftlichen Überlegungen wählte. Zu dem Gelingen dieser Wahl trug zweifellos sehr viel der Umstand bei, daß das im großen Kriege neutrale Holland politisch unbelastet ist und keinerlei politische Ambitionen in Europa hat. So stand denn diesem Staat der gerade und kürzeste Weg durch Europa offen, der seine Flugzeuge am ersten Flugtage von Amsterdam über Nürnberg nach Budapest und am zweiten Tage von Budapest über Sofia nach Stambul führte.

Frankreichs Kampf um die Ostlinie

Anders der Luftweg Frankreichs! Er nimmt bewußt keine Rücksicht auf verkehrswirtschaftliche Erwägungen. Sein Verlauf wird durch politische Zweckmäßigkeitsmaßnahmen vorgeschrieben.

In Durchführung einer solchen Maßnahme unternahm es Frankreich sehr bald nach Beendigung des großen Krieges, den ersten Schritt zur Errichtung

einer Ostlinie dadurch zu tun, daß es eine von Paris ausgehende Luftlinie schuf, welche die Hauptstädte der Kleinen Entente untereinander verband, ihren als vorläufig gedachten Endpunkt aber in Konstantinopel hatte. Diese Luftlinie führte in dreitägigem Fluge von Paris über Straßburg nach Prag, von wo eine Nebenlinie nach Warschau abzweigt, während der Hauptstrang über Wien und Budapest nach Belgrad, Bukarest und schließlich nach Stambul geht.

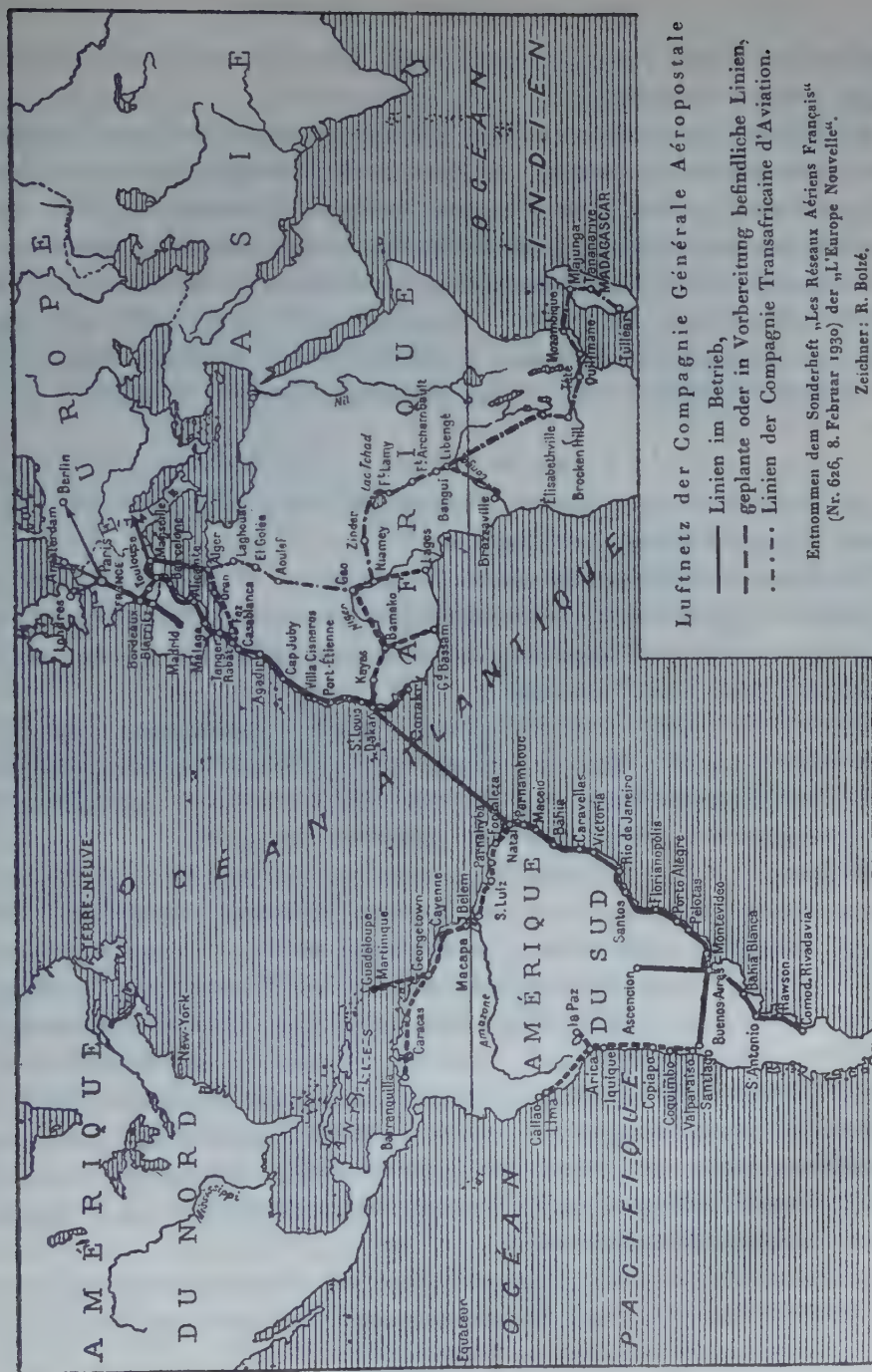
Diese Linie spielte in der Geschichte der deutschen Luftfahrt nach Versailles eine sehr bedeutende Rolle. Die von Deutschland verfügte Sperrung des über deutsches Hoheitsgebiet führenden Teils dieser Linie und das gleichzeitige generelle Verbot des Überfliegens deutschen Staatsgebietes für französische Verkehrsflugzeuge brachte im Frühjahr 1926 durch die Aufgabe des Widerstandes Frankreichs die Freiheit der deutschen Luftfahrt.

Der Gedanke Frankreichs war, diese Linie über den vorläufigen Endpunkt Stambul hinaus bis Syrien vorzutreiben. Alle in dieser Richtung von der Französischen Regierung in Angora unternommenen Schritte scheiterten an dem Widerstand der Regierung Kemals. Dieser Mißerfolg französischer Luftpolitik im nahen Osten ist eine Folge der allgemeinen Orientpolitik Frankreichs.

Frankreich hat sich durch die Übernahme und die Art der Durchführung des Syrischen Mandats mit einer politischen Hypothek belastet, die ihm den größten Teil der einstmals für Frankreich in den Ländern des nahen und mittleren Osten gefühlten Sympathie kostete.

Hinzu kam, daß es Frankreich in jener Zeit, als England und Holland zielbewußt an die Schaffung ihres Luftweges nach Indien gingen, an einer klaren und energischen Führung seiner Verkehrsluftfahrt fehlte. Erst die Konsolidierung der Verhältnisse in der französischen Flugzeugindustrie und in der Verkehrsluftfahrt, die mit der Übernahme des Luftfahrtministeriums durch Laurent Eynac einsetzte, wies Frankreich erneut auf den Luftweg nach dem Osten.

Da Anatolien auch jetzt verschlossen blieb, wurde die wichtige Verbindung mit dem Mandat-Staat Syrien durch Einrichtung der Linie Marseille—Neapel—Athen—Beirut hergestellt. Der erwartete größere Erfolg: nämlich die Fortsetzung dieses Weges über den Irak, Persien, Britisch-Belutschistan, Britisch-Indien nach Indochina blieb der französischen Luftpolitik versagt. Hatte die Türkei in Stambul ein Halt geboten, so war es auf der neuen Linie der Irak, der unüberwindliche Schwierigkeiten machte. Hierbei standen die politischen Interessen Englands in einer Front mit der Politik des Königs Feisal in Bagdad, diesem von den Fran-



Luftnetz der Compagnie Générale Aéropostale

- Linien im Betrieb,
— geplante oder in Vorbereitung befindliche Linien,
— : Linien der Compagnie Transafricaine d'Aviation.

Entnommen dem Sonderheft „Les Réseaux Aériens Français“
(Nr. 626, 8. Februar 1930) der „L'Europe Nouvelle“.

Zeichner: R. Bolz,

zosen aus „seinem“ Damaskus vertriebenen Scheich Feisal, den England als König des Irak bestätigt hatte.

Frankreich wird nicht nur aus den Fehlschlägen seiner Luftpolitik im nahen und mittleren Osten, als vielmehr auch aus den Erfahrungen der beiden anderen Kolonialmächte gelernt haben. Schon fanden Konferenzen zwischen dem französischen und englischen Luftfahrtminister in London statt, in denen neben einer Zusammenarbeit im Luftverkehr nach Südafrika auch über die Zusammenarbeit im Luftverkehr nach Indien verhandelt wurde. So wird sich eines Tages über französischen Zugeständnissen in Afrika das Luftgebiet des Irak und die britische Reichsluftstraße den Verkehrsflugzeugen Frankreichs öffnen.

In 6 Tagen: London—Indien!

Für die Wahl des europäischen Teils der englischen Flugroute nach Indien waren folgende Faktoren ausschlaggebend:

Von London mußte auf kürzestem Wege ein von England — dank seiner militärischen Machtmittel — beherrschtes Gebiet erreicht und die weitere Route so gelegt werden, daß sie unter einer dauernden Kontrolle und unter dem Schutz der britischen Flotte steht.

Der erste Teil dieser europäischen Route verläuft denn auch auf der alten Luftverkehrslinie der „Imperial Airways“ London—Paris—Basel. Für das Überfliegen und Zwischenlanden hatte England also an Frankreich auf diesem Teil des Luftweges nach Indien keine neue Gegenleistung zu geben.

In Basel wird der Nachtexpresß eingeschaltet, der in den frühen Morgenstunden des nächsten Tages in Genua eintrifft. Von Genua geht die Linie über Neapel und Korfu nach Athen, von dort nach Kreta, wo in der Suda-Bucht eine Zwischenlandung vorgenommen wird, ehe die Überquerung des Mittelmeeres in Richtung Tobruk in Bengasien stattfindet. Von diesem Platz führt die Linie über Alexandria nach Gaza, wo ein politisch und militärisch von England beherrschtes Mandatsgebiet im mittleren Osten: Palästina, erreicht ist.

Diese Streckenführung hatte eine weitgehende Einigung mit Italien zur Voraussetzung die im wesentlichen dadurch erreicht wurde, daß es Italien gestattet wurde, seinerseits einen eigenen Luftverkehrsdienst auf der Strecke Genua—Alexandria einzurichten.

Bei der politischen Abhängigkeit Griechenlands von England und Italien war die erforderliche griechische Zustimmung zur Zwischenlandung auf griechischem Hoheitsgebiet unschwer zu erlangen.

Es soll hierbei nicht unerwähnt bleiben, daß England sich für den Fall von Schwierigkeiten mit Italien die Flugroute von London über Nürnberg nach Belgrad und weiter nach Athen gesichert hat. Tatsache ist, daß eine von Italien unmittelbar vor Eröffnung des London-Indiendienstes herbeigeführte Schwierigkeit — Italien wünschte, statt in Athen in Navarino zu landen — England kurzerhand veranlaßte, die in Reserve gehaltene mitteleuropäische Strecke einzuschalten, was die Italiener prompt zu einer Aufgabe von Navarino ver-



Französisches Europa- und Orientluftnetz

| | | | |
|----------------------------|------------|----------------------|------------|
| C. I. D. N. A.-Linien | im Betrieb | Mittelmeer-Linien | im Betrieb |
| Farman-Linien in Betriebs- | geplant | der „L'Air-Union“ | geplant |
| gemeinschaft mit der | | „L'Air-Union“-Linien | |
| Deutschen Lufthansa | im Betrieb | nach dem Orient und | im Betrieb |
| | | dem Fernen Osten | geplant |

anlaßte. Denn auch der Luftweg von Rom nach dem italienischen Kolonialbesitz am Roten Meer und im Somali-Land hängt von der Zustimmung Englands ab! So ist es also bei der ursprünglichen Route via Athen geblieben. *)

Diese Route deckt sich aber mit dem ersten Teil der geplanten und wahrscheinlich Anfang 1930 zu eröffnenden Luftverbindung London—Alexandria—Kapstadt. Alexandrien wird Angelpunkt des britischen Reichsluftnetzes im

*) Neuerdings ist England — nach Auseinandersetzungen mit Italien — wieder auf den Mitteleuropa-Weg übergegangen. Man muß feststellen, daß für diesen Teil des Reichsflugweges die Streckenführung noch nicht festliegt.

Verkehr des Mutterlandes mit dem asiatisch-australischen Kolonialbesitz auf der einen und dem afrikanischen Kolonialbesitz auf der anderen Seite. Es übernimmt damit die Rolle, welche Heliopolis bei Kairo in den Anfängen des britischen Luftverkehrs von Ägypten nach dem Irak gespielt hat, eine Rolle, deren Fortsetzung für Heliopolis unter den neuen Abmachungen zwischen Großbritannien und Ägypten schlechterdings nicht mehr möglich war.

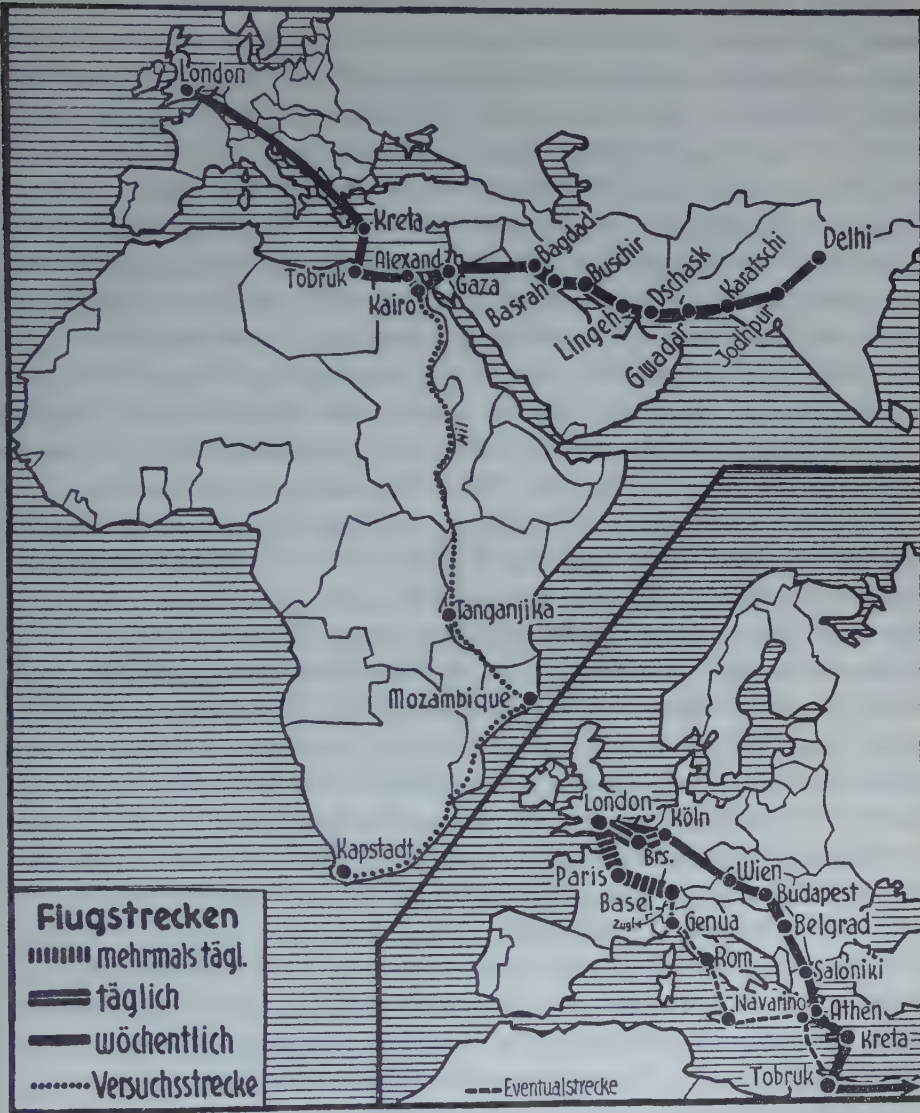
Unter dem Schutz der englischen Flotte von See aus, und gesichert durch die in der Suezkanalzone stehenden Teile der Royal Airforces wird aber auch in dem ägyptischen Alexandria der Schnittpunkt der wichtigsten Luftlinien des britischen Imperiums in Friedenszeiten ausgebaut und im Kriege erfolgreich verteidigt werden können.

Heute trifft der englische Luftweg nach Indien von Europa kommend erstmalig in Gaza asiatischen Boden und damit die Westgrenze einer Ländermasse, die von England machtpolitisch beherrscht wird.

Was heute Port Said für den von England beherrschten See-Kanal bedeutet, der sich von dem eben genannten Hafen durch den Suez-Kanal, den Suez-Golf, das Rote Meer, die Straße von Bab-el-Mandeb bis zum Aden-Golf und damit bis zum Indischen Ozean erstreckt, ist heute Gaza und kann morgen Haifa, das neu erstehende „Singapore des Mittelmeeres“ werden, nämlich Ausgangspunkt des Luft-Kanals, auf welchem sich der gesamte Luftverkehr des Imperiums vom Mittelmeer bis zum Indischen Ozean abwickelt.

England hat die Bedeutung des Landweges nach Indien auch im Zeitalter des See-Verkehrs nicht vergessen und die wichtige Rolle, welche er im Zeitalter des Luftverkehrs zu spielen berufen ist, rechtzeitig erkannt. Aus dieser Erkenntnis heraus ist England sofort nach Beendigung des großen Krieges energisch und zielbewußt daran gegangen, sich in den Ländern des nahen und mittleren Osten politisch und machtmäßig denjenigen Einfluß zu sichern, der ihm die für den Luftweg nach Indien so überaus wichtige Landbrücke zwischen dem Mittelmeer und dem Indischen Ozean fest in die Hand gab.

Es wäre eine Verkennung der Mentalität im Hohen Rat der Völker gewesen, wenn England den Weg gewaltsamer Annektionen zur Sicherung dieser Landbrücke hätte nehmen wollen. So wählte es den Weg des Mandatssystems, gründete in teilweiser Erfüllung gegebener Versprechungen die Staaten: Palästina, Transjordanien und den Irak, und übernahm gleichzeitig die Pflege und Vormundschaft dieser neuen Staaten, die nun in kurzer Zeit zu brauchbaren und festen Stützpunkten britischer Weltluftpolitik ausgebaut wurden.



Das britische Flugnetz

So verläuft denn heute der Luft-Kanal von Gaza in ONO-Richtung über Palästina hinweg zum Toten Meer, überschreitet südlich von Amman in Transjordanien die Hedschasbahn und verläuft dort zu einem Punkte auf ungefähr 39 Grad östlicher Länge und 33 Grad nördlicher Breite. Hier liegt inmitten des

gewaltigen, als Syrische Wüste bekannten Sandmeeres das von England aus dem Nichts geschaffene „Fort“ Rutbah, das soweit wie möglich nicht nur mit den Segnungen moderner Waffentechnik, sondern auch mit denen westlicher Zivilisation bedacht ist. Mit seiner großen Radiostation, seinem Flugplatz, seinen Brennstoff- und Ersatzteillagern, seinen guten und sicheren Unterkunftsmöglichkeiten für die Besatzungen und Reisenden und last not least seinen ergiebigen und guten Wasserbrunnen, ist Rutbah heute zu einem der wichtigsten Stützpunkte nicht nur des Luft-Kanals Mittelmeer—Indischer Ozean geworden, sondern auch der aller erdgebundenen Transportmittel, mit denen die Syrische Wüste von Damaskus und Annam aus in Richtung Bagdad zahlreich durchquert wird. Von Rutbah geht der Kurs des Luft-Kanals in ungefähr OzN nach Ramadi, von dort über den Euphrat weiter in das Tigris-Tal nach Bagdad.

Mit Bagdad ist der Sitz der politischen und militärischen Macht Englands im Irak erreicht. Hier arbeiten der „Hohe Kommissar“ und der britische Vize-luftmarschall unablässig an der Festigung und dem Ausbau des Luft-Kanals.

In Hinaidi, jener von England nach dem großen Kriege unter Auswertung aller Kriegserfahrungen erbauten großen Militärstadt, die an Flächenausdehnung dem benachbarten Bagdad nicht nachsteht, ist die militärische Macht Großbritanniens im Irak zusammengeballt. Hier ist die Sicherungszentrale, deren Kraftfeld das Staatsgebiet des Irak bedeckt, für den Flankenschutz des Luft-Kanals sorgt, über die Sicherheit der britischen Ölintereessen wacht, über Belutschistan hinweg in Karatschi das Kronland Indien erreicht und bis nach Afghanistan ausstrahlt. Denn es waren Vickers Vanguard und Vickers Victoria, deren Heimatflughafen Hinaidi ist, welche im Dezember 1928 die bedrohten britischen Staatsangehörigen und andere Mitglieder der Europäischen Kolonien aus Kabul holten und sie in Peshawar in den Schutz des Imperiums brachten!

Die Bedeutung dieses Fluges von Hinaidi über Basra längs der Küste des Persischen Golfes nach Karatschi und weiter über Quettah nach Peshawar, von wo die Vorstöße nach Kabul gemacht wurden, liegt keineswegs in der menschlich edelen Tat, sondern in der gelungenen Beweisführung der Ausstrahlungsfähigkeit der in Hinaidi aufgespeicherten Energien, also auf politischem Gebiet. Wie denn auch die Kommandeure der beteiligten Geschwader das Victoria-Kreuz und nicht etwa die Rote-Kreuz-Medaille erhielten!

Für die Länder des nahen und mittleren Osten beleuchtet dieser Luftvorstoß nach Afghanistan blitzartig diesen Teilabschnitt des politischen Weltkampfes um die Luft. Die Sowjets werden mit sorgenvoller Miene an die ihnen nur

allzugut bekannte Entfernung zwischen der auf Irak-Gebiet am weitesten nach Norden vorgeschobenen Luftsicherung Mosul-Rowanduz und ihrem wichtigsten Industrie- und Ölgebiet in und um Baku gedacht und sicherlich auch die Konsequenzen gezogen haben.

Hollands Weg nach Insulinde

Ehe in der Betrachtung des weiteren Verlaufs des englischen Luftweges nach Indien fortgeschritten wird, soll zunächst die Fortsetzung des bis Stambul verfolgten Luftweges von Holland nach seinem asiatischen Kolonialbesitz untersucht werden. Holland war — wie oben ausgeführt wurde — in zweitägigem Fluge durch Mittel- und Südosteuropa bis nach Stambul vorgedrungen. Hier stieß es auf die in allen Fragen der Luftfahrt, insbesondere denen des Luftverkehrs sehr schwierige Türkei. Die politische Unbescholtenheit Hollands war auch hier die stärkste Waffe in der Hand der holländischen Unterhändler, denen es gelang, von der türkischen Regierung die Erlaubnis zu erhalten, von San Stefano, dem Flughafen von Konstantinopel, über Anatolien hinweg längs der Bagdadbahn bis nach Adana zu fliegen, wo, ohne eine Zwischenlandung vornehmen zu müssen, bald darauf der Ausflug aus dem türkischen Staatsgebiet und der Einflug in das unter französischer Mandats Herrschaft stehende syrische Staatsgebiet bei Alexandrette und die spätere Landung in Aleppo erfolgt. Nach Ergänzung des Brennstoffes setzt das Flugzeug sofort den Flug in östlicher Richtung bis zum nahen Euphrat fort, dessen Tal folgend am Abend des dritten Tages nach Verlassen von Amsterdam der Flughafen Bagdad-West erreicht wird. Hier trifft der von Holland gewählte Luftweg mit der britischen Reichsluftstraße zusammen, um von nun an auf dieser Straße den letzten Teil des Weges nach Indien zurückzulegen.

Diese Vereinigung machte Bagdad zu einem internationalen Flughafen erster Ordnung, dessen Bedeutung noch dadurch erheblich wuchs, daß er auch den Luftverkehr von und nach Persien über die von dem persischen Luftverkehr betriebene Luftlinie Teheran—Bagdad auf sich zog. So ahnt denn diese ehemals bedeutende Mittlerin im Handel des Westens mit dem Osten im Zeitalter des Luftverkehrs ein neues Morgenrot wirtschaftlicher Ausdehnungsmöglichkeiten, erträumt vielleicht die Wiederkehr der alten wirtschaftlichen Glanzzeit.

Persien sperrt den Indienweg

Während die Türkei sich erfolgreich der französischen Luftpolitik widersetzte, kämpfte das durch den russisch-englischen Gegensatz außerordentlich

erstarkte Persien einen jahrelangen, zähen Kampf gegen die Fortsetzung der Reichsluftstraße von Basra längs der persischen Küste des persischen Golfes nach dem Indien vorgelagerten Britisch-Belutschistan. Die Bedeutung dieser „Golflinie“ für England war von den klugen Leitern der persischen Politik rechtzeitig erkannt worden. In Teheran wußte man, daß es sich bei der Golflinienfrage für England nicht allein um ein Verkehrsproblem, sondern darüber hinaus, um eine Angelegenheit von außerordentlicher politischer Bedeutung handele, und daß man mit dem Schlüssel zu dieser Golflinie ein erhebliches Aktivum England gegenüber in der Hand habe. So wuchs das Problem des Durchfluges britischer Verkehrsflugzeuge über persischem Hoheitsgebiet zu einer politischen Angelegenheit ersten Ranges zwischen Persien und England heran, die auf gleicher Stufe stand mit der heiß umstrittenen Frage der Anerkennung des Irak-Staates durch Persien, mit der Frage der Bahrein-Inseln, der Frage des Scheich von Mohamerah, der Frage der Bezahlung der Unterhaltungskosten der South Persian Rifles etc.

Der politische Kampf um die Luftstraßen der Welt wurde mit dem Kampf England—Persien wegen der Golflinie eröffnet.

In dem Bericht, welchen das britische Luftfahrtministerium der britischen Reichskonferenz im Jahre 1926 unter dem Titel „The Approach towards a system of Imperial air communications“ vorlegte, heißt es über den Flugzeugverkehr zwischen England—Ägypten und Indien wie folgt:

„Die wichtigste Fluglinie, die so schnell wie möglich einzurichten ist, ist diejenige von England nach Ägypten, Irak, Indien und Australien; da es aber zu kostspielig sein würde, alsbald diese ganze Linie einzurichten, hat sich S. M. Regierung entschlossen, mit einem Dienst zwischen Kairo und Karatschi zu beginnen. Man entschloß sich aus drei Gründen, diesen Teil als ersten einzurichten:

1) Man vermeidet die klimatischen und internationalen Schwierigkeiten in Europa. 2) Man macht sich den verhältnismäßig schnellen Seeverkehr zwischen England und Ägypten zunutze. 3) Wertet man die Erfahrungen aus, welche durch die königlichen Luftstreitkräfte in der Beförderung von Luftpost zwischen Kairo und Basra gesammelt wurden . . . Die Linie wird zur Zeit organisiert, und meteorologische, drahtlose, und Tank-Stationen werden in Kairo, Gaza, Rutbah, Bagdad, Basra, Buschir, Bender-Abas, Tschahabar und Karatschi eingerichtet. . . . Von den zur Zeit in Bau befindlichen Flugzeugen werden bis zum Januar 1927 so viele nach dem mittleren Osten geliefert sein, daß der Dienst zwischen Kairo und Basra in diesem Monat begonnen werden kann. Die

restlichen Maschinen werden innerhalb der drei folgenden Monate abgeliefert werden, so daß der Dienst im April bis nach Indien ausgedehnt werden kann.“

So unterrichtete das britische Luftfahrtministerium im Jahre 1926 sicherlich gutgläubig die Reichskonferenz!

Um also internationalen, d. h. politischen Schwierigkeiten in Europa aus dem Wege zu gehen, verzichtete man zunächst auf die Herstellung der Luftverbindung England—Ägypten. An „internationale Schwierigkeiten“ im mittleren Osten dachte man augenscheinlich nicht im entferntesten, ja man berichtete sogar von der Errichtung von Wetterwarten, Funktelegraphie-Stationen und Tankanlagen in den persischen Orten Buschir, Bender Abas und Tschahabar.

Mitten in diese Vorbereitungen für den Ausbau der Reichsluftstraße platzte wie eine Bombe die Weigerung der persischen Regierung, den Durchflug auf der Golflinie zu gestatten. Der englische Hinweis, daß Persien auf Grund seines Beitrittes zum Pariser Luftverkehrs-Abkommen verpflichtet sei, den Durchflug zu gestatten, wurde von Persien dadurch widerlegt, daß das Parlament diesen Beitritt nicht ratifiziert habe, daß er also ohne Verbindlichkeit für die Persische Regierung sei. Alle diplomatischen und privaten Schritte Englands, Persien zum Entgegenkommen in der Golflinien-Frage zu veranlassen, scheiterten. Persien erklärte lediglich seine Bereitwilligkeit, den britischen Flugzeugen auf ihrem Wege nach Indien den Flug durch innerpersisches Gebiet frei zu geben, ein Entgegenkommen, auf das England nicht eingehen konnte, weil es dann auf den Schutz seiner Reichsluftstraße durch seine Flotte verzichtet hätte.

Um ihrer Stellung in der Golflinien-Frage mehr Nachdruck zu verleihen, ergriff die persische Regierung eine Reihe von Maßnahmen, als deren wichtigste die folgenden herausgegriffen seien: Errichtung einer Luftverkehrslinie von Teheran nach Buschir, Überleitung der von den Engländern im Weltkriege und während der Besetzung Südpersiens bis zum Jahre 1921 an Plätzen der persischen Golf-Küste angelegten Flugplätze in Buschir, Lingeh, Bender Abas, Djask und Tschahabar in die Hände des Staates, Übernahme der von England in Buschir und Abadan errichteten und betriebenen Funk-Stationen.

Inzwischen hatte auch die öffentliche Meinung Englands die Bedeutung der Weigerung Persiens erkannt. In der Tages- und Fachpresse warf man in z. T. leidenschaftlichen Ausdrücken der eigenen Regierung Schwäche zum Schaden des Gesamtansehens der Nation vor, Anfragen über Anfragen wurden im Unterhaus der Regierung vorgelegt, und in der Erkenntnis der eigenen Ratlosigkeit

ergingen sich selbst gemäßigte und in ihren Äußerungen zurückhaltende Luftfahrtsachverständige in Angriffen, Verdächtigungen und Drohungen Persien gegenüber, die einer außerordentlichen Nervosität entsprangen.

Da kam der Mai 1928 und mit ihm der Ablauf der einjährigen Kündigungsfrist der Kapitulationsverträge zwischen Persien und den Mächten (Rußland ausgenommen). Persien hatte für die hochpolitische und für das Land besonders bedeutungsvolle Frage des Abschlusses eines neuen Staatsvertrages mit England neben anderen auch den Trumpf des Schlüssels zur Golflinie in der Hand. Am 10. Mai unterzeichnete England den neuen Staatsvertrag mit Persien, und am gleichen Tage unterzeichnete die persische Regierung eine Note, in welcher sie ihre Bereitwilligkeit ausdrückte, mit der englischen Luftverkehrsgesellschaft „Imperial Airways Ltd“ in Verhandlungen zu treten über das Befliegen der Golflinie!

Auf Grund ihres Studiums der Golflinie und unter Berücksichtigung der besonderen politischen Verhältnisse in dem Küstengebiet des Golfes hatte die persische Regierung in einer Luftfahrt-Verordnung in 13 Artikeln diejenigen Bestimmungen bekanntgegeben, „unter denen ausländischen Handelsflugzeugen, die jedesmal einer besonderen Genehmigung bedürfen, gestattet ist, auf der Strecke Buschir—Lingeh—Djask persisches Gebiet zu überfliegen und dort zu landen.“

Die wichtigste Bestimmung war die Festlegung der Golflinie von Buschir über Lingeh nach Djask, also Ausschaltung der politischen Zelle Englands in Bender Abas, und des der Belutschistan-Grenze sehr naheliegenden Flugplatzes von Tschahabar. Nur die drei oben genannten Häfen dürfen angefliegen werden. Ein absichtliches seitliches Abweichen vom Generalkurs um mehr als 3 Kilometer ist nicht gestattet. Das Personal von Gesellschaften, welche regelmäßige Flüge auf der Golflinie ausführen wollen, wird in der Weise beschränkt, daß je ein Monteur auf den Flugplätzen in Buschir und Djask für die Kontrolle und etwaigen Reparaturen der Flugzeuge zugelassen ist. Daneben dann die üblichen, sehr scharfen und weitgehenden Bestimmungen über die Durchführung der Polizei-, Paß-, Zoll- und Sanitätskontrollen.

Diese 13 Artikel waren Grundlage und Bestandteil des besonderen Vertrages, den die persische Regierung im Verfolg der Note vom 10. Mai 1928 am 8. Dezember 1928 (!) mit der Imperial Airways schloß. In diesem Vertrage wurde nochmals ausdrücklich festgelegt, daß die britischen Flugzeuge nur die Flughäfen in Buschir und Djask und notfalls als Reserveflughafen Lingeh anfliegen

dürften, und daß der Aufenthalt in den Flughäfen 24 Stunden nicht überschreiten dürfe. Es werden pro Jahr auf den beiden genannten Flughäfen 104 Landungen auf dem Hinflug und auf dem Rückflug gestattet, d. h. also ein Flug pro Woche in jeder Richtung! Die Vertragsdauer wird auf drei Jahre begrenzt. Diese Begrenzung wird ausdrücklich damit begründet, daß die persische Regierung die endgültige Flugroute durch das Innere des Landes gelegt zu sehen wünsche, und daß die Zeit von 3 Jahren ihr eine angemessene Zeit zur Vornahme der für die Zentrallinie erforderlichen Untersuchungen erscheine. Nach Ablauf der 3 Jahre wird die vorliegende Genehmigung nicht wieder erneuert werden. Es wird dann weiter in dem Vertrag ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, daß die Gesellschaft nur die der Regierung gehörenden Anlagen auf den Flugplätzen benutzen dürfe und keine irgendwie gearteten Anlagen errichten könne, wobei besonders auf funkentelegraphische Anlagen hingewiesen wird. Die englischen Flugzeuge haben nicht das Recht der Kabotage. Zum Schluß werden die sehr weitgehenden Fälle festgelegt, in welchen sich die Regierung das Recht vorbehält, die vorliegende Genehmigung kurzerhand zurückzuziehen, wie z. B. in dem Falle, daß die Gesellschaft oder eine mit einer Dienstleistung für die Gesellschaft betraute Person sich einer Verletzung der staatlichen oder internationalen Reglements oder der Vorschriften der vorliegenden Genehmigung zu Schulden kommen läßt, welche die persische Regierung für wichtig (importante) hält!

Auf dieser vertraglichen Basis eröffnete die Imperial Airways Anfang April 1929 den Luftdienst auf der Strecke Basra—Karatschi über dem persischen Staatsgebiet von der Mündung des Schat-el-arab bis zur Persisch-Belutschistanischen Grenze!

Englands Ziel ist vorläufig erreicht, wenn auch in anderer Form und unter anderen Bedingungen. Das Wesentliche ist, daß die Reichsluftstraße in dem Wirkungsbereich der maritimen Machtmittel über persisches Gebiet geführt wurde. In Gwadar wird nach dem Verlassen Basras erstmalig wieder britischer Boden in Belutschistan berührt, um dann in Karatschi das vorläufige Ziel: Indien erreicht zu haben.

Die Durchführung der Fortsetzung der Reichsluftstraße wird die britische Regierung auch nicht annähernd vor Schwierigkeiten stellen, wie sie ihr in Persien entgegen traten. Der Sprung von Singapoore nach dem australischen Festland bedingt noch einmal Verhandlungen mit Holland. Das gegenseitige Abhängigkeitsverhältnis der beiden Kolonialmächte bei der Durchführung ihres

Luftdienstes Europa—Indien—Insulinde—Australien zwingt diese Staaten zu einer Einigung über die Frage des Durchfluges.

Daß aber auch trotz der gemeinsamen Interessen manche Reibungsflächen vorhanden sind, beweist das Verhalten Englands Holland gegenüber in der Zeit vor der Eröffnung des britischen Luftdienstes Basra-Karatschi, d. h. zu einer Zeit, als die Einigung über die Frage der Benutzung der Golflinie mit der persischen Regierung noch nicht erreicht war. Die klare und zielbewußte Führung der Holländischen Verkehrsluftfahrt hatte die einzige Möglichkeit zum Befliegen der Golfstrecke auch ohne den Abschluß eines besonderen Vertrages mit der persischen Regierung zu einer Zeit, als der Englisch-Persische Vertrag über diesen Gegenstand noch in weiter Ferne lag, erkannt. Die holländische Gesellschaft beantragte bei der persischen Regierung eine Einzelgenehmigung für jeden Flug, kam also nicht um die Gewährung einer Erlaubnis für einen regelmäßigen Luftverkehr auf der Golflinie ein. Diese Einzelerlaubnis wurde ihr auch ohne weiteres in jedem Falle erteilt. So kam es, daß die Flugzeuge Hollands von Bagdad aus den Flug auf der Golflinie nach Indien fortsetzen konnten, während dieser Weg den britischen Flugzeugen erst Monate später offen stand.

Diese Situation war für das britische Prestige untragbar. In die durch die persischen Ereignisse ohnehin sehr erregte öffentliche Meinung Englands wurde auf die Tatsache, daß es Holland gelungen sei, den Luftweg zu seinen Kolonien in Insulinde herzustellen, hingewiesen und mit diesem Hinweis gleichzeitig schwere Vorwürfe gegen die eigene Regierung verbunden. Unter dem Druck dieser öffentlichen Meinung mußte sich England zu einer Maßnahme entschließen, die die Fortsetzung des holländischen Flugdienstes bis auf weiteres zu einer Unmöglichkeit machte. Es ließ der holländischen Regierung mitteilen, daß nach einem Bericht der maßgebenden britischen Behörden in Bagdad das Anfliegen von Militärflugplätzen im Irak und speziell des von der Royal Airforce benutzten Flugplatzes Bagdad West nichtbritischen Flugzeugen wegen Raum mangels nicht mehr gestattet werden könne. Da aber zu dieser Zeit sämtliche im Irak vorhandenen Flugplätze Militärflugplätze waren, mußte Holland seinen Luftdienst nach Indien abstoppen.

Mit der Unterzeichnung des Vertrages zwischen der persischen Regierung und der Imperial Airways ging gleichzeitig der Flugplatz Bagdad West in die Hände der Irak-Zivilverwaltung über. Den holländischen Flugzeugen war der Weg nach Indien wieder geöffnet und der Versuchsdienst zur Sammlung von Erfahrungen für einen regelmäßigen Dienst konnte fortgesetzt werden!

Die Streckenführung verläuft heute von Karatschi am ersten Tage über Jodpuhr nach Allahabad, wo das Gangestal erreicht wird. Am darauffolgenden Tag geht der Flug nach Kalkutta. Am dritten Tage nach Verlassen von Karatschi wird in Rangoon und am vierten Tage in Bangkok übernachtet. Von Siams Hauptstadt geht der Flug längs der Westküste des Golfes von Siam nach Sengora und von dort nach Medam auf Sumatra, wo erstmalig holländisches Kolonialgebiet erreicht wird. Über Palembang endet der Flug am 13. Tage nach Verlassen Amsterdams in Batavia, dem Sitz der Regierungsgewalt Hollands in Insulinde.

Die britische Reichsluftstraße wird in Indien im großen und ganzen einen ähnlichen Kurs wie die holländische einschlagen. Statt Allahabad wird selbstverständlich Delhi, der Sitz des Vizekönigs angefliegen werden und später wird von Rangoon aus die Flugroute möglichst unter Vermeidung siamesischen Gebietes längs der Westküste der Malakka-Halbinsel nach Singapoore geführt werden. An den Ausbau dieses Teils der Reichsluftstraße ist inzwischen herangegangen worden. In Moulmein, Pavoy, Victoria Point, Mergui und Bassein ist mit der Anlage von Flughäfen begonnen worden. Es wird nicht mehr lange dauern und die wichtigste Luftstraße des britischen Imperium: London—Indien—Australien ist vollendet.

JULIUS ERNST:

Trans-eurasiatische Luftverkehrsinteressen

Hier ist weder Zeit noch Ort, Betrachtungen anzustellen über Chinas innere Wirren und ihre unabsehbaren Folgen, die es — nunmehr fast während eines ganzen Dezenniums — in seinen innersten Tiefen aufgewühlt haben. Eher schon, wie sich die ständig wechselnden, zufällig gerade an der Spitze befindlichen Machthaber zur militärischen Verwendbarkeit von Flugzeugen verhalten, aber auch, was sie für die Neueinrichtung eines Luftverkehrs in diesem unermeßlich großen Reiche getan haben. Sobald — in absehbarer Zeit — einigermaßen Ruhe eingetreten sein wird, kann China unter keinen Umständen abwarten, ob und wie sich die organische An- und Ausgleichung mit den westlichen Verhältnissen auswirken wird, insonderheit der Verkehr. Waren schon in der Vorkriegszeit die ostasiatischen Straßenverhältnisse elend genug, so haben die jetzigen langen Kriegsjahre den Straßenbau keineswegs gefördert und gebessert.

Ebenso erging es der Eisenbahn, deren Entwicklung beim Weltkriegsbeginn gerade begonnen hatte. China wird also keineswegs in der Lage sein, eine viele Jahre beanspruchende, langwierige Zeitspanne eines weitverzweigten Eisenbahnnetzbaues abzuwarten, ebensowenig von einem Kraftwagenverkehr zu erwarten haben, dem außerdem noch das Straßenräuberunwesen jegliche Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit nehmen würde. China wird daher die sonst gewohnte Zwischenperiode in der Verkehrsentwicklung überspringen, unmittelbar vom schwerfälligen Ochsenkarren übergehen zum Schnellluftverkehr mit Flugzeugen, also Eisenbahn und Kraftwagen außer acht lassen.

Bezeichnend hierfür ist, daß die chinesische Regierung sofort nach Weltkriegsende ein internationales Abkommen geschlossen hatte, wonach Flugzeuge Militärbehörden nicht geliefert werden dürfen. Damit ist unbedingt das luftverkehrsfreundliche Interesse dokumentiert, vielleicht auch mit gewissen Hintergedanken, denn jeder der gerade herrschenden Marschälle verfügte in der Zeit seiner Kriegführung jeweils über eine recht ansehnliche Luftflotte. Frankreich belieferte Tschangsolin, während England hingegen die damalige Pekingregierung versorgte.

Auch Junkers durfte Maschinen liefern, ebenso Rohrbach und auch die Raab-Katzenstein-Werke, alle jedoch nur in ganz vereinzelt Exemplaren.

Für uns ist es vor allem von Interesse, wie sich die Luftverbindung Zentral-europas mit Ostasien gestalten wird. So wie heute die Verhältnisse liegen, benötigt der Wasserweg 6 Wochen, der Schienenstrang 14 Tage.

Luftfahrzeuge hingegen werden die etwa 9500—10000 km lange Strecke wesentlich schneller bewältigen. Hierzu stehen beide Arten zur Verfügung: Flugzeuge und Luftschiffe, namentlich nachdem „Graf Zeppelin“ durch seine halbhundert Fahrten, durch seine Amerika- und die Weltrundfahrt, den Beweis für die Verwendungsfähigkeit und Brauchbarkeit von Luftschiffen erbracht hat. Flugzeuge werden diese Strecke in 8 Tagen bewältigen innerhalb der lichtreichen Jahreszeit. Solange aber noch kein Nachtluftverkehr besteht und die Wintermonate die Tageshelle auf ein Drittel, also nur 8 Stunden täglich, beschränken, wird der Geschwindigkeitsvorteil des Flugzeuges, nach Errichtung eines wirklich schnellen Eisenbahndienstes, mit europäischem Maß gemessen, im Winter verloren gehen. Das Luftschiff dagegen fährt Tag und Nacht, wenn auch etwas langsamer als das Flugzeug, ist also hier im Vorteil, dem Luftschiff wird daher der Vorzug gebühren.

Die Auswirkung dieser Zeitersparnis wird dem Berliner oder Pariser Kauf-

mann auf dem Luftwege innerhalb einer Woche Antwort und Entscheid auf Brief und vorgelegte Muster ermöglichen, statt einer Wartezeit von 4 Wochen mit Eisenbahnbeförderung und einem Vierteljahr auf dem Wasserwege. Der trans-eurasiatische Luftverkehr wird nicht nur das 400-Mill.-Volk der Chinesen dem Handel und Verkehr Mitteleuropas näherbringen, ihnen folgen unmittelbar weiter noch die 100 Mill. Japaner mit ihren jedenfalls wesentlich anspruchsvolleren Bedürfnissen. Die außereuropäischen Ausdehnungsbestrebungen der Deutschen Lufthansa haben 1928 zu zwei Sibirienflügen geführt, worüber

SIBIRIENFLÜGE DER DEUTSCHEN LUFTHANSA
im Jahre 1928 in Zusammenarbeit mit DERULUFT und DOBROLET



die beigelegte Skizze alles Wissenswerte erklärt, nachdem auch schon im Jahre 1926 (23. Juli bis 26. September) Junkers-Maschinen nach Peking und zurück einen Erkundungsflug unternommen hatten. In den beiden Zwischenjahren zwischen 1926 und 1928 war alles ruhig, nur die Japaner durchflogen dieselbe Strecke und bewiesen damit ebenfalls die geopolitische Bedeutung gerade dieser Linie im Wettbewerb mit Englands indopazifischen Interessen. Ab 15. Mai 1929 hat Sowjetrußland den Luftverkehr Moskau—Omsk—Irkutsk für Passagiere, Fracht und Post aufgenommen, so daß in der Tat nur noch die Fortsetzung nach Peking und weiter nach Schanghai und Tokio fehlt.

Wenn nun die Deutsche Lufthansa diese Versuchsflüge nach Eurasien aus Reichsmitteln durchgeführt hat, so lag die sichere Hoffnung zugrunde, dem deutschen Luftverkehr und der fast brachliegenden deutschen Flugzeugbau- und Flugzeugmotorenbau-Industrie neue Wege zu bahnen. Darüber traf — Mitte 1929 — die Nachricht urplötzlich ein: Die jungchinesische Regierung hat sich einem USA.-Flugkonsortium mit Haut und Haaren verschrieben!

Damit waren nun alle deutschen begründeten Hoffnungen zu Grabe getragen, bedauerlich, da Deutschlands Einfluß während der Vorkriegszeit in Ostasien durch den Versailler Friedensvertrag restlos gebrochen war. Überhaupt hat die Beurteilung der ostasiatischen Verhältnisse — ganz allgemein in der Welt — einen vollkommenen Umschwung erfahren. Das Wirtschaftsreservoir dieses unermesslichen Riesenreiches läßt sich in seiner Größe und seinem Umfang nach nur annähernd schätzen, weil jegliche zuverlässigen Grundlagen fehlen. Eben- sowenig das Abnehmertum, dessen Ausbeute heute noch nicht erfaßt werden kann, denn es fehlen Beförderungs- und Verbindungsmittel in neuzeitlichem Sinne. Um so größer sind Europas und Amerikas Belange an diesem Asienteil, Eng- land an der Spitze. Die von den anderen europäischen Nationen mit Bezug auf Ostasien betriebene Luftpolitik ist an anderer Stelle untersucht. Wie steht es mit den Aussichten unseres Vaterlandes? Denn sehr — von ganzem Herzen, aufrichtig — wäre dem deutschen Flugwesen der Export nach Ostasien zu gönnen! Damit scheint es nun nichts zu sein, weil der von USA. abgeschlossene Vertrag sich in nichts von den Prärogativen eines Monopols unterscheidet. Die „Aviation-Exploration-Corporation“ — übrigens eine Tochtergesellschaft der amerikanischen Curtiss-Flugzeugwerke — hat innerhalb des verflossenen halben Jahres bis Schluß 1929 einen regelmäßigen Luftverkehr eingerichtet für Personen, Post und Fracht, der Kanton — Hankau und Mittelchina, Nanking, Schanghai und Peking verbindet unter Kontrolle des chinesischen Verkehrs- ministeriums. Die technische wie geschäftliche Leitung liegt in Händen von USA.-Leuten. Sie hat außerdem die Berechtigung, — auf eigene Rechnung — Luftverkehrslinien einzurichten und zu unterhalten. Nicht genug damit, dürfen sie sogar außerdem noch Flugzeugfabriken errichten und Schulen zur Aus- bildung chinesischer Verkehrspiloten gründen. In letzter Zeit sollen allerdings die Amerikaner Schwierigkeiten bei der Durchsetzung ihres Vertrages haben. Aber zunächst war die französische Konkurrenz aus dem Felde geschlagen. Denn bis etwa 1925 hatten die Franzosen den jeweils Herrschenden Flugzeuge zu derart lächerlich niedrigen Preisen geliefert, daß Firmen, die wirklich neue Maschinen hätten stellen wollen, gar nicht in Frage kommen konnten. Später wurden Flugzeuge englischer Herkunft bevorzugt. Deutsche, wirkliche Ver- kehrstypen fielen daher aus. Weil in Ostasien Flughallen, ordnungsmäßige Start- und Landeplätze fehlen, wäre gerade die Lieferung des deutschen Ganz- metallflugzeuges nach dem Junkerstyp vorzuziehen, aber es schreckten die hohen Anschaffungskosten hierfür im Vergleich zu den geringeren von kombinierten

Holz-Leinwand Zellen ab. Chinas Eigenflugzeugbau- und Eigenflugzeugmotorenbau-Industrie ist nicht nennenswert, obwohl seit 1919 schon in Foochow eine Werft besteht, die sogar 5 verschiedene Typen herstellt, und auch auf dem Flugfeld von Hungjao, vor den Mauern von Schanghai, zu Jahresbeginn 1929 ein rein chinesisches Flugzeug seine Feuertaufe bestanden hat. Außerdem ist ein chinesischer Student deutscher Hochschulen namens Tschenwenling über Ostasien geflogen mit einem deutschen Leichtflugzeug Klemm.

Die Machthaber des modernen Nationalchinas haben hiernach Wichtigkeit und Vorteile eines Luftverkehrs über ihr weites Reich richtig erkannt. Bei vollkommenem Fehlen eines aussichtsreichen Eisenbahn- oder Kraftwagenverkehrs sind die natürlichen Voraussetzungen durchaus gegeben für eine ge-
deihliche Förderung. Dazu stehen aus der langen Kriegszeit her — zur Genüge — Militärpiloten für einen friedlichen Verkehr zur Verfügung. Unendlich nur zu bedauern ist, daß Chinas Versorgung durch deutsche Flugzeuge von USA. im Augenblick unterbunden ist.

HEINZ ORLOVIUS:

Amerika im Luftverkehr

Von Europa nach USA.

Auf dem eurasiatischen Kontinent sind, wie die anderen Beiträge in diesem Heft zeigen, die großen Luftbrücken der Zukunft bereits teilweise errichtet oder doch zumindest in ihrem beabsichtigten Verlauf erkennbar und man kann auch heute schon in großen Zügen die Interessensphären der einzelnen Staaten gegeneinander abgrenzen oder die Überschneidungen feststellen. Demgegenüber befindet sich die amerikanische Luftpolitik noch in vollster Entwicklung. Hier ist noch alles im Werden und das Flugzeug wird zum außenpolitischen Instrument ersten Ranges. Der Gesichtspunkt, unter dem es im Hinblick auf den transatlantischen Luftverkehr betrachtet werden muß, ist allerdings heute zunächst ein vorwiegend technischer. Die Industrie war bisher noch nirgendwo in der Lage, ein Luftfahrzeug, gleichgültig, ob schwerer oder leichter als Luft, d. h. ob Flugzeug oder Luftschiff, herzustellen, dem man die Verkehrsaufgabe zwischen der Alten und der Neuen Welt hätte anvertrauen können. Nach Dr. Eckeners eigenem Urteil ist das Luftschiff des Typs „Graf Zeppelin“ für einen regelmäßigen Flugdienst auf dieser Linie noch nicht reif, ebensowenig

werden es die englischen Schiffe R 100 und R 101 sein. Leistungsfähigere Neubauten sind also notwendig, und man kann weiter nur hoffen, daß sich die luftschiffeindliche Haltung, die aus den letzten Erlassen der amerikanischen Marineleitung hervorgeht (Verbot der Benutzung militärischer Hallen), wieder wandelt, damit der Weltwirtschaft nicht die Möglichkeit genommen wird, praktisch zu erproben, wo das Luftschiff und wo das Flugzeug am erfolgreichsten zum Einsatz gelangen kann. Auch das Flugzeug hat bisher über dem atlantischen Versuchsfeld erst einige Pionierflüge hinter sich, die aber immerhin gezeigt haben, daß nur das hochseefähige, mehrmotorige Flugboot für einen planmäßigen Verkehr in Frage kommen kann.

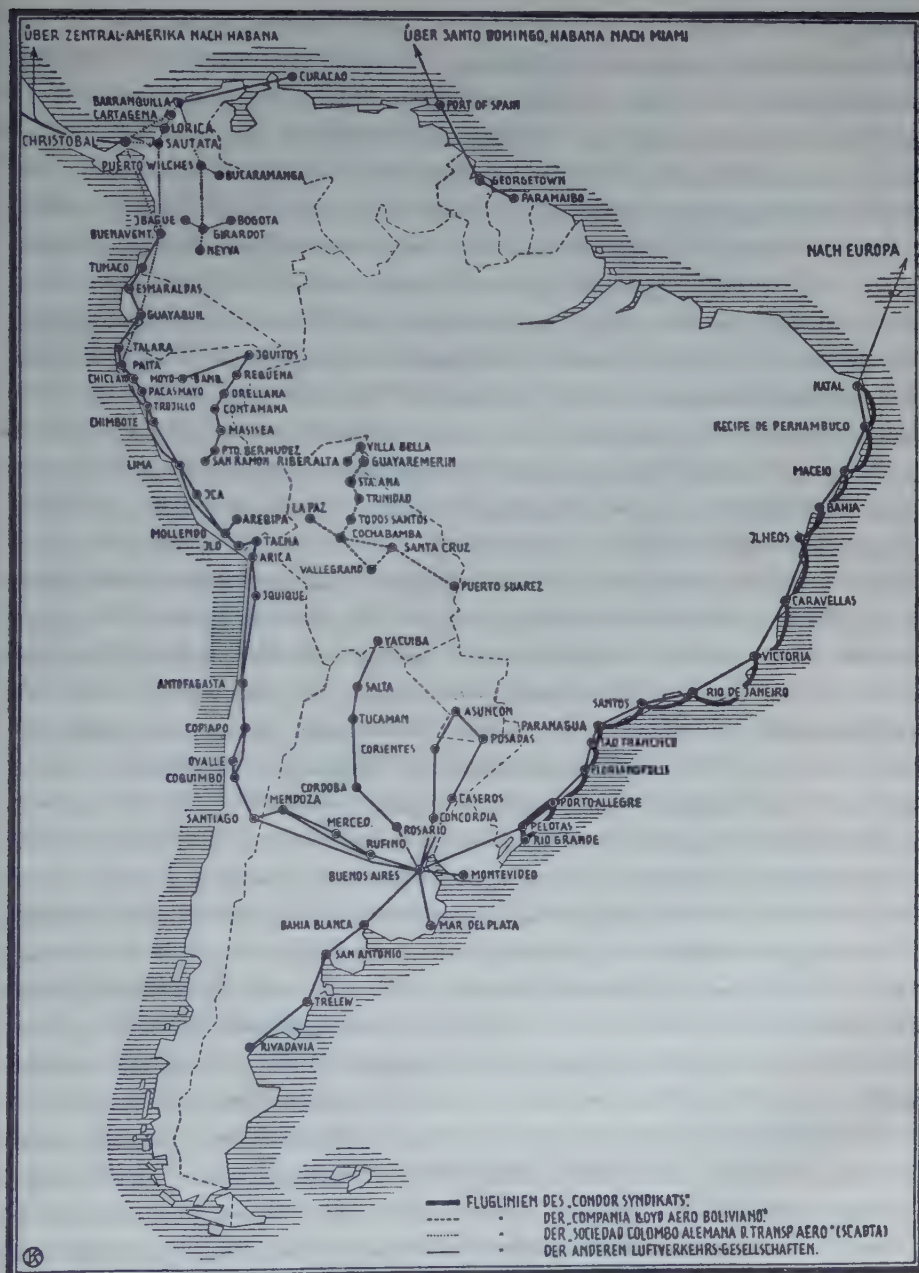
Die französische Luftverkehrsgesellschaft „Aéropostale“ hat in dem Bestreben, sich vor den Konkurrenten einen organisatorischen Vorsprung zu sichern, über den Südatlantik einen gemischten Verkehr eingerichtet, indem sie die mit 2300 km längste Übersee-Etappe von den Kap Verdischen Inseln nach dem Felseneiland Fernando Noronha (St.-Paul ist für fliegerische Zwecke nicht geeignet) durch Avisos zurücklegen läßt. Die nach Südamerika gerichteten französischen Luftverkehrsinteressen, zusammengefaßt in der „Aéropostale“, erhalten eine überaus starke finanzielle Förderung seitens des Staates. Für die „Aéropostale“ ist im laufenden Etatsjahr ein Betrag von nicht weniger als 14 Mill. Mark vorgesehen, während vergleichsweise der gesamte deutsche Luftverkehr nur 16 Mill. Mark jährlich an Subventionen erhält. Die französische Amerika-Luftpolitik schreitet äußerst zielbewußt vorwärts. Es ist der „Aéropostale“ gelungen, nicht nur mit Brasilien, sondern auch darüber hinaus mit Argentinien, Paraguay und Chile Luftpostverträge abzuschließen; der Widerstand, den die Vereinigten Staaten von Nordamerika bei ihren später zu untersuchenden südlichen Expansionsplänen in den ABC-Staaten (Argentinien, Brasilien, Chile) finden, dürfte nicht zuletzt auf französische Einflüsse zurückzuführen sein. Aber auch auf der europäischen Seite des Luftsprungbrettes über den Südatlantik ist Laurent-Eynac, der mit fester Hand die französische Luftfahrt einheitlich ministeriell verwaltet, höchst aktiv. Es wird in der deutschen Öffentlichkeit viel zu wenig beachtet, daß eine portugiesische Gesellschaft, hinter der einwandfrei französische Interessen stehen („Salba“), Aussichten hat, ein Luftverkehrsmonopol für Portugal für 30 Jahre zu erhalten. Das würde praktisch heißen, daß dieses portugiesisch-französische Unternehmen den Flugdienst über den Südatlantik für sich allein reservieren kann, solange es nicht Flugboote gibt, die den Luftweg Europa bzw. Kanarische Inseln—Südamerika im Non-stop-

Flug bewältigen können. Denn die Kap Verdischen Inseln, der wichtigste Stützpfeiler, sind portugiesischer Besitz. Es ist zu hoffen, daß gegen eine derartige unverständliche und luftpolitisch unmögliche Bevorzugung eines einzelnen Staates von allen am Transatlantikluftverkehr interessierten Ländern schärfster Protest erhoben wird. Aber auch in Richtung Nordamerika wäre es Portugal-Frankreich möglich, einen Sperrzaun für andere Wettbewerber zu errichten, da über den Azoren gleichfalls die portugiesische Flagge weht. (Madeira kommt als Luftverkehrsstützpunkt kaum in Frage, ist übrigens auch portugiesisch.) Damit hat auch für den Flugdienst nach Nordamerika Frankreich eine sehr starke Position, da der Weg über die Azoren und Bermudas-Inseln aus technischen und vor allem meteorologischen Gründen dem an sich kürzeren, aber durch Nebel und Sturm ungleich schwierigeren von Irland nach Neufundland zunächst vorgezogen werden muß. Eine Sperrung für fremde Luftverkehrslinien wäre nach den Vorgängen England-Italien und England-Holland auf der Indienlinie durchaus kein Novum. Diese Aktivposten in der französischen luftpolitischen Bilanz könnten leicht als Ausgleichsfaktoren gegenüber England verwertet werden, das sich heute in erster Linie für den Luftweg nach Osten interessiert. Immerhin haben aber auch schon die Imperial Airways in Kanada eine Gesellschaft ins Leben gerufen, die für den Transatlantik-Flugdienst in Frage kommt. Eine englisch-französische Verständigung, etwa in der Weise England-Kanada und Frankreich-Südamerika, ließe die Möglichkeit einer ungeheuren Erschwerung, wenn nicht gar Vereitelung der Pläne Deutschlands zu, das außerdem allein noch von europäischer Seite aus eine Initiative gen Amerika zu entfalten in der Lage wäre, da Italien mit der Beherrschung des Mittelmeers zunächst hinreichend beschäftigt erscheint. Das machtpolitisch unbescholtene Deutschland würde bei einem Atlantik-Luftverkehr keine außen- oder kolonialpolitische Tendenzen verfolgen, sondern einzig und allein nach verkehrswirtschaftlichen Überlegungen handeln, die das deutsche Flugzeug als Werkzeug des friedlichen Handels in erster Linie nach Ostasien und Amerika senden. Die Deutsche Lufthansa hat für ihre Südamerikapläne Spanien als Ausgangsland erwählt und sowohl dorthin eine Verkehrsstrecke geführt, als auch von dort Versuchsflüge nach den in spanischem Besitze befindlichen Kanarischen Inseln unternommen. Die möglichen luftpolitischen Schwierigkeiten der Weiterleitung der Route nach Südamerika bzw. einer Verbindung über die Azoren und Bermudas nach Nordamerika wurden oben aufgezeigt. Es bleibt nur zu hoffen, daß es deutschen Konstrukteuren und Ingenieuren gelingen

wird, Luftschiffe und Flugboote zu schaffen, die für den regelmäßigen Atlantik-Flugdienst voll geeignet sind. Denn nur durch technische Höchstleistungen kann Deutschland die anderen Interessenten zwingen, es zur Mitarbeit auf einem Gebiet heranzuziehen, auf dem sich die luftpolitische Lage so ungünstig gestaltet. Allgemein muß darauf hingestrebt werden, daß der Gedanke fortschreitet, daß das Flugzeug ein Diener der Weltwirtschaft zugunsten aller Nationen ist — daß ein Weltflugverein so notwendig und erstrebenswert ist wie der Weltpostverein.

Ist der Luftverkehr in den USA. wirtschaftlich?

Nach dieser Skizzierung der Situation in den europäischen Bestrebungen, einen Luftverkehr nach Amerika einzurichten, wenden wir uns der Betrachtung der Lage in der amerikanischen Handelsluftfahrt selbst zu. In den USA. wurde bereits am 15. Mai 1918 von Militärfliegern der Luftpostverkehr auf der 350-km-Strecke New York—Washington eröffnet. Bald darauf wurde der gesamte Dienst von der Post übernommen, die als großen Erfolg die Eröffnung der transkontinentalen Verbindung New York—San Francisco (4260 km) am 8. September 1920 buchen konnte. Durch Nachtbefeuern der Strecke Chicago—Cheyenne wurde es möglich, allerdings unter ziemlich rücksichtslosem Einsatz von Mensch und Material (wie überall anfänglich im amerikanischen Luftpostbetrieb), die Beförderungszeit vom Atlantischen zum Pazifischen Ozean auf 26 Stunden herabzudrücken, an Stelle von 91 Stunden mit der Eisenbahn. Diese eine Zahl zeigt deutlich die unterschiedlichen Verhältnisse gegenüber dem europäischen Kontinent. In dem kleinen, durch zahlreiche politische Grenzen zerklüfteten und mit einem dichten Eisenbahnnetz überzogenen Europa findet das Flugzeug ein auch nicht annähernd so ideales Betätigungsfeld. So war der Aufschwung des amerikanischen Luftpostverkehrs, getrieben von den Wünschen der Handelskammern und Handelsdepartements an die Postmeister der fraglichen Staaten und über diese an den Generalpostmeister, nicht verwunderlich. Und nachdem mit staatlichen Mitteln die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit der Poststrecken bewiesen war, wurde 1920 der erste Privatpostvertrag abgeschlossen. Welch ein Unterschied gegenüber Deutschland, wo es der von der A. E. G. und anderen Wirtschaftskreisen ins Leben gerufenen Vorgängerin der Deutschen Lufthansa, der Deutschen Luftreederei, erst nach großen finanziellen Opfern und mit vieler Mühe gelang, staatliche Unterstützung zu erhalten! Sehr schnell wurden dann die meisten Strecken auf Grund langfristiger Postverträge an private Unternehmer abgegeben und die



neu zu errichtenden Strecken von vornherein in dieser Weise ausgeschrieben. So entstanden zahlreiche — schätzungsweise 50 — Gesellschaften, die sich teilweise untereinander zusammenschlossen, oder Unterabteilungen von Flugzeugherstellerfirmen sind. Die Verträge werden durch den Generalpostmeister in der Weise geschlossen, daß der Beförderungsgesellschaft die jeweils mitgeführte Postmenge bezahlt wird, wobei für jedes amerikanische Pfund (450 Gramm) auf einer Beförderungsstrecke von etwa 500 Meilen (800 km) $3\frac{1}{2}$ Dollar (14,70 Mark) in Frage kommen. Der Satz richtet sich nach verschiedenen Gesichtspunkten, wobei die Art des zu überfliegenden Geländes eine wesentliche Rolle spielt. Der Höchstsatz bei sehr ungünstigen Boden- und Wettervoraussetzungen beläuft sich auf 8 Dollar je 1000 Meilenkilogramm, z. B. bei der Flugverbindung über die Rocky Mountains. Dafür verlangt die Post aber auch unbedingt zuverlässige Beförderung, gleichgültig mit welchen Mitteln. Andererseits wiederum ist die gesamte Streckenorganisation (Meldestellen, Wegemarken, Richtungsfeuer, Wetterberatung usw.) Angelegenheit der Staaten und steht den Luftpostgesellschaften kostenlos zur Verfügung; ebenso sind die Start- und Landegebühren auf den von den Städten angelegten und unterhaltenen Flughäfen im Vergleich zu Deutschland recht gering — also überall weitestes Entgegenkommen. Dafür — so hieß es in letzter Zeit häufig — ist aber auch der Flugpostdienst in den USA. durchaus rentabel und damit ein leuchtendes Vorbild für den deutschen Luftverkehr. Bei näherer Betrachtung kann man jedoch feststellen, daß die Wirtschaftlichkeitsfrage für Luftpost in Deutschland und in den Vereinigten Staaten vollkommen gleich gelöst wurde. Hier wie dort arbeitet die beauftragte Fluggesellschaft auskömmlich mit den von der Post gezahlten Transportentschädigungen. Von seiten der Post aus betrachtet, handelt es sich jedoch auch in Amerika um einen Zuschußbetrieb. Für das letzte abgelaufene Rechnungsjahr schließt der Luftpostdienst in den USA. mit einem Fehlbetrage von 30 Mill. Mark ab! Joachim Matthias hat in einer sehr lehrreichen Zusammenstellung in der „Kölnischen Volkszeitung“ nachgewiesen, welch ungeheure Aufwendungen Amerika für seine zivile Luftfahrt gemacht hat und weiterhin macht — ganz abgesehen vom Militär- und Marineetat, der in allen nicht abgerüsteten Staaten die experimentelle und fabrikatorische Basis für die gesamte Luftfahrt darstellt. Mit Recht überschreibt Matthias seine Ausführungen „Vorgetäuschte Wirtschaftlichkeit der Amerikaner“, denn aus der Tabelle geht zunächst hervor, daß die Vereinigten Staaten 1929/1930 annähernd 90 Mill. Mark für Zivilluftfahrt ausgegeben haben und 1930/31 gar 112 Mill.

Mark ausgegeben werden. Hierzu kommen noch die bereits erwähnten Subsidien der Städte und Handelskammern, die, vorsichtig geschätzt, mit 100 Mill. Mark anzusetzen sind. Überdies werden für den Luftverkehr nach dem Ausland, der wie in Europa auf Grund der geflogenen Entfernungen subventioniert wird, weitere 27 Mill. Mark ausgegeben; diese Summe ist wegen der Ausdehnung des Auslandverkehrs, auf den wir nachher noch zu sprechen kommen, in ständigem Steigen begriffen. Vergleicht man nunmehr aufgewendete Mittel und Flug- und Beförderungsleistungen in Deutschland und in den USA., so findet man, daß drüben mit einem Mehraufwand von fast 400% (16 Mill. zu 117 Mill. Mark) eine Mehrleistung von nur 70—80% erreicht wird!

Wohl im Zusammenhang mit dem erwähnten Defizit im Luftpostdienst hat der Generalpostmeister Walter F. Brown auf einem Kongreß, an dem alle Interessenten teilnahmen, am 14. Januar Ausführungen über „Kommerzielle Luftfahrt und die Luftpost“ gemacht, die eine ernste Sorge um die Weiterentwicklung erkennen lassen. Die öffentliche Stimmung für die Luftfahrt ist zumindest finanztechnisch zur Zeit recht gedrückt, da bei der letzten großen Baisse an der New Yorker Börse die Hälfte des Investitionskapitals an Luftfahrtwerten (Fabrikation gleichwie Verkehr) verloren wurde. Der gesamte Marktwert von 33 Gesellschaften ist von einem Höchststand von 1160 Mill. Dollar auf einen Tiefstand von 284 Mill. Dollar gesunken. Allerdings hofft man, durch grundlegende Änderungen die Probleme zu lösen und der Schwierigkeiten der Lage Herr zu werden, wenngleich hier bereits das Wort „Zusammenbruch des Luftverkehrs“ als Menetekel auftaucht. „Das Postministerium empfiehlt, das Gesetz vom 3. 6. 26 und vom 17. 5. 28 so zu ändern, daß der Postminister ermächtigt wird, für die Beförderung von Post durch Flugzeug zwischen solchen Punkten, die er bezeichnet, zu bestimmten Sätzen pro Meile für eine bestimmte Raumeinheit Verträge zu schließen, wobei grundsätzlich der Satz nicht einen Dollar pro Meile für 1500 Pfund Postraumeite übersteigen soll“ (mit Zuschlägen für Nacht-, Gebirgs- oder Nebelflüge). Jetzt sei der Kontrahent verpflichtet, seinen Flug zu machen, einerlei, ob man ihm 1 oder 1000 Pfund Post mitgibt. „Man sollte ihm einen gerechten Entgelt zahlen für seine Bereitschaft zum Dienst wie auch für seine Dienstleistung.“ Damit nähert sich die amerikanische Zivilluftfahrt den letzten europäischen Methoden, soweit ihre Unterstützung durch die öffentliche Hand in Frage kommt! Es ist also wohl nicht ganz berechtigt, wenn einzelne Kritiker immer wieder auch in diesem Punkt Amerikas Praktiken zur Nachahmung empfehlen!

Neben dem Post- und Frachtverkehr entwickelte sich besonders in den letzten Jahren auch der Personenluftverkehr. Ende 1929 gab es in den USA. etwa 80 Flugstrecken, die täglich, und 30, die ein- bis dreimal wöchentlich betrieben werden und Personen befördern. (Länge meist 800—1000 km, daneben erstaunlich viel der in Deutschland unter der Bezeichnung „Hüpflinien“ verpönten Kurzstrecken mit freilich wegen der Seen und Gebirge verhältnismäßig großen Zeitgewinnen.) Die Beförderungstarife, angepaßt denen der privaten Eisenbahngesellschaften, sind damit für europäische Begriffe sehr hoch. Nachdem anfänglich die Benutzung der Flugzeuge befriedigend und daher die Bilanzen nicht ungünstig waren, sollen im letzten Jahr alle Passagierflugunternehmen mit erheblichem Defizit abgeschlossen haben, und zwar infolge der geringen Frequenz. Man wird mit Interesse die weitere Entwicklung des in den USA. stattfindenden Experimentes verfolgen dürfen, Passagierflugdienste ohne Staatsverträge durchzuführen.

Vom Auslandsluftverkehr der USA.

Bei der Skizzierung des amerikanischen Lufthaushaltes erwähnten wir bereits die Summe von 27 Mill. Dollar für den Auslandsluftverkehr. Es zeigt sich ganz nüchtern in Zahlen, welche Bedeutung man diesen Luftbrücken beimißt, denn hier erhalten die tätigen Unternehmungen nicht weniger als 5,25 Mark Subvention für jeden geflogenen Kilometer. (In Deutschland bekommt die Lufthansa für mehrmotorige Großflugzeuge 4 Mark!) Die Gründe für diese tatkräftigen Unterstützungsmaßnahmen liegen hauptsächlich darin, daß das Flugzeug als ein wesentliches Instrument erkannt wurde, den großen Gedanken der Vereinigten Staaten zu verwirklichen, ein „Pan-Amerika“ unter ihrer Führung aufzurichten. Sehen wir uns die Entwicklung dieser überaus wichtigen luftpolitischen Frage einmal näher an. Schon Anfang 1927 wurde in Miami (Florida) eine Gesellschaft gegründet, welche die ambitionelle Bezeichnung „Pan-American Airways, Inc.“ führt. Weder aus eigener Kraft, noch mit staatlicher Unterstützung vermochte die Pan-American jedoch über die südlichen Grenzen der USA. vorzudringen. Da entschloß man sich zu einem großen luftpolitischen Coup: der mit dem frischen, man ist versucht zu sagen, feuchten Lorbeer des ersten geglückten Transozeanfluges geschmückte Charles Lindbergh wurde vom „flying fool“ zum „flying politician“, und ein aus maßgebenden Persönlichkeiten und Regierungsvertretern gebildeter Ausschuß verpflichtete den ehemaligen Postflieger zum Propagandaflug für Pan-Amerika.

Der Erfolg dieser luftpolitischen Mission war ungeheuer. Was monate- und jahrelange Verhandlungen nicht erreichen konnten, brachte dieser eine Flug in wenigen Wochen zustande: Mexiko öffnete den nordamerikanischen Flugzeugen seine Grenzen und damit das Tor nach Südamerika. Von den drei zur Zeit in Betrieb befindlichen mexikanischen Fluglinien standen zwei von vornherein unter amerikanischem Einfluß, die dritte, die im Innern des Landes verläuft, konnte sich diesem infolge finanzieller Schwierigkeiten auch nicht lange entziehen. Schon nach verhältnismäßig kurzer Zeit vermochte sich der amerikanische Luftverkehr weiter gen Süden Wege zu bahnen. Die „Pan-American-Airways“ bilden heute den westlichen Hebel der Zange, mit der die USA. luftpolitisch Südamerika zu umklammern versuchen. Am 28. Oktober 1927 eröffneten sie ihren Auslandsluftverkehr mit der Verbindung Miami—Habana (Kuba), der am 1. Oktober 1928 die Strecke Miami—Nassau (Bahamainseln) folgte. Noch im gleichen Jahre wurden Verträge mit Mexiko, Honduras, Britisch-Honduras und Nikaragua abgeschlossen, wodurch der Luftverkehr nach Panama und damit nach dem südamerikanischen Kontinent frei wurde. Von Panama wurde das Netz der Pan-American über Columbien nach Venezuela fortgesetzt, während eine Tochtergesellschaft, die Pan-American Grace Airways, allmählich der südamerikanischen Westküste entlang über Columbien, Ecuador und Peru bis Chile vordrang. (In Peru wurde eine Peruvian Airways Corp. als weitere Tochtergesellschaft ins Leben gerufen.) Am 16. Juli 1929 konnte der Flugdienst, dessen Verlauf im einzelnen die beigefügte Karte zeigt, bis Santiago (Chile) aufgenommen und gleichzeitig ein Versuchsverkehr nach Buenos Aires eingerichtet werden.

„New York, Rio and Buenos Aires Air Lines, Inc.“, abgekürzt „NYRBA“, ist der Name der Gesellschaft, die den östlichen Hebel der erwähnten luftpolitischen Zange darstellt. Sie hat hier gegenüber der Pan-American zur Zeit einen gewissen Vorsprung, wenngleich sich auch die Pan-American um die Ostlinie bemüht, die vom amerikanischen Staat mit 1,5 Mill. Dollar subventioniert werden soll. Am 1. Januar 1930 hat die „Nyrba“ ihren wöchentlichen Passagierflugdienst Buenos Aires—Rio de Janeiro eingeweiht. Die Rio—New York-Linie soll im Februar in Betrieb genommen werden. Man plant die Luftreise für den Passagier so bequem wie möglich zu organisieren und zunächst deswegen lieber auf die schnellstmögliche Beförderung zu verzichten. Zuerst soll der Flug 6 Tage dauern, später 4 Tage. Es sind erstaunlich viel Zwischenlandungen, insgesamt nicht weniger als 39, vorgesehen, und man darf mit Inter-

esse abwarten, ob sich diese Methode bewähren wird. Jedenfalls ist durch die Flugdienste der Pan-American und der Nyrba mit der Querverbindung Santiago—Buenos Aires die luftpolitische Interessensphäre der USA. in Südamerika festgelegt.

Die nordamerikanischen Gesellschaften haben in den südamerikanischen Republiken keineswegs durchweg luftverkehrstechnisches Neuland gefunden. Vielmehr bestanden schon, abgesehen von der bereits behandelten französischen Aéropostale, insbesondere in Columbien, Bolivien und Brasilien in der „Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aereas“ (Scadta), in der „Compania Lloyd Aereo Boliviano“ und in dem brasilianischen Condor-Syndikat Unternehmungen, die mit deutschen Dornier- und Junkers-Ganzmetallflugzeugen ihre Strecken sowohl an der Küste wie ins Innere des Landes mit besten Erfolgen, begründet in phantastischen Zeitgewinnen (Mautier gegen Flugzeug!), betrieben. Der columbianische und bolivianische Luftverkehr dürfte durch die Nordamerikaner kaum berührt werden, da es diesen mehr auf die Herstellung der durchgehenden internationalen Großluftwege ankommt. Dagegen müssen die Bestrebungen des Condor-Syndikates, der Aéropostale und der Nyrba bzw. der Pan-American notwendigerweise aufeinanderprallen. Das Condor-Syndikat, das in engen Beziehungen zur Deutschen Lufthansa steht und für diese den Stützpfeiler ihres künftigen Südatlantikverkehrs bilden soll, betreibt nämlich gleichfalls eine Küstenlinie Rio de Janeiro—Rio Grande do Sul—Puerto Alegre, die noch in diesem Jahr nord- und südwärts weiter ausgebaut werden soll. Die Aéropostale fliegt von Buenos Aires über Rio de Janeiro nach Natal. Daneben laufen die Pläne einer Zeppelin-Luftschiffverbindung. Wie wird dieser Konkurrenzkampf ausgehen? Wird es zu einer Vereinigung der europäischen Interessen kommen? Europa gegen Amerika? Oder gar Europa in Betriebsgemeinschaft mit Amerika? Nun, hier hat — wie schon betont — die Technik ein wichtiges Wort mitzureden. Forscher, Konstrukteure und Ingenieure an die Front!

Eine Betrachtung der amerikanischen Handelsluftfahrt kann nicht ohne ein kurzes Eingehen auf die Polarflugmöglichkeiten abgeschlossen werden. In letzter Zeit hat sich zwischen den USA. und Kanada ein reger Grenzluftverkehr mit guter Frequenz (Kanada kennt kein Alkoholverbot) entwickelt. Weiter haben die Amerikaner gen Norden wiederholt nach Alaska Versuchsflüge ausgeführt, um die Bedingungen für eine direkte Luftverbindung mit diesem Territorium zu studieren, von dem aus auch die Möglichkeit eines Luftweges nach Europa über die Beringstraße besteht. Der Luftverkehr über die

arktischen Gebiete würde neuartige Perspektiven eröffnen, denn die kürzesten Verbindungen von der Alten zur Neuen Welt führen einwandfrei infolge der Kugelgestalt unseres Planeten über die Polargegenden. Die Flüge der Amerikaner Byrd, Wilkins und Eyselsson haben die Durchführbarkeit des Polfluges bewiesen. (Rußland hat gerade im letzten Jahr gute Erfolge im Winterflugdienst in den Eismeerzonen zu verzeichnen.) Bis zum regelmäßigen Verkehr ist es freilich noch ein weiter Weg, man darf diese Dinge aber keinesfalls aus dem Auge verlieren.

Schließlich bleibt für Amerika noch der Westen als Expansionsmöglichkeit. Allerdings dehnt sich hier die gewaltige Meereswüste des Pazifik aus, aber die Aktionsradien der Luftfahrzeuge, von Flugzeug und Luftschiff, werden ja immer größer, und so wird der Flugdienst Amerika—Ostasien auch nur eine Frage der Zeit sein. Auf Hawai bestehen bereits zwei Luftverkehrsgesellschaften, die schon demnächst eine Flugbootverbindung mit dem Festland aufnehmen wollen, und auf den Philippinen, wo sich bereits eine Marineflugstation befindet, werden die Vorbereitungen für einen Luftschiffverkehr getroffen, der von Los Angeles oder San Francisco über die Sandwichinseln geführt werden soll. Die Bedeutung der Philippinen als luftpolitischer Vorposten der USA. in Ostasien ist unverkennbar. In China hat sich die amerikanische Flugzeugindustrie stark festgesetzt und auch eine Verkehrsorganisation geschaffen. Die neuesten Nachrichten besagen aber, daß hier die Entwicklung zunächst nicht ganz nach Wunsch gehen soll.

So fügt sich der amerikanische Kontinent in den Rahmen des Weltluftverkehrs mit einer luftpolitischen Initiative ein, deren Endeffekte heute noch gar nicht abzusehen sind.

HANS HOCHHOLZER:

Zur Geopolitik des Flugwesens

Die Geopolitik des Luftfahrwesens wird von drei Kräftekreisen bestimmt: den staatspolitischen Bestrebungen, den anthropogeographischen Bedingtheiten und den physischen Kräften der Erdoberfläche, die den Flugdienst hemmen oder begünstigen. Es ist daher vor unseren eigentlichen geopolitischen Betrachtungen notwendig, einiges Allgemeine vorauszusenden.

Raumbewältigung ist Raumverengung

Die politischen Einflüsse, denen das Flugwesen unterliegt, erklären sich aus der allgemeinen Konstellation der staatlichen Kräfte, sie sind für unsere Arbeit als

vollauf bekannt vorauszusetzen; die anthropogeographischen Faktoren als zweiter Kräftekreis liegen in der Wesenseigenschaft jedes Flugdienstes, nämlich der (idealen) geradlinigen Verbindung getrennter Örtlichkeiten; hierzu kommt ein technischer Vorteil, der große anthropogeographische Folgen auslöst: Die Luftfahrzeuge sind die schnellsten Fahrzeuge überhaupt und werden es immer bleiben, weil nur in der Lufthülle solche Geschwindigkeiten entfaltet werden können — daher eignen sie sich zur Verbindung raschlebiger Siedlungszentren, wie politischen Hauptstädten, Industriestädten, Hafenstädten usw., sie sind aber ebensogut geeignet, weitentfernte Gebiete, etwa Kolonien mit dem Mutterlande zu verbinden, wobei sich neben dem Zeitgewinn auch verschiedene verwaltungspolitische und militärische Vorteile ergeben, die wir später zu besprechen gedenken. Die Schnelfahrt im engbewohnten Siedlungszentrum und die Langstreckenfahrt nach Außenländern prägen dem Flugdienst und ebenso den geopolitischen Bestrebungen um ihn ein Doppelgesicht auf. Ferner kommt noch hinzu, daß die „Raumbewältigung“ im Ratzelschen Sinne beim Flugverkehr nicht mehr allein eine Funktion der Raumgröße und ihrer menschlichen Organisationen ist, sondern daß rein technische Vorteile der Flugmaschinen die Raumerschließung noch bedeutend vielfältiger machen: Flugwege können jederzeit umgeändert werden, kein Nivellement, keine Straßenbaukunst, kein Staatsfonds und keine Instandhaltung ist für das Flugnetz notwendig; in dieser Beziehung gleicht es den Schifffahrtswegen, übertrifft sie aber noch bei weitem, da es die gesamte Erdoberfläche umfassen kann und ihm zum Umgehen von Hindernissen sogar die Höhendimension zur Verfügung steht: Die Luftfahrzeuge besitzen einen wirklich dreidimensionalen Verkehrsraum, atmosphärische Hindernisse (Nebel, Regen, Gegenwinde, Gewitter usw.) können im allgemeinen sowohl seitenumflogen als überflogen werden*). Man spricht nicht mit Unrecht von einer Raumverkleinerung durch den Flugverkehr; daß dieses Vergleichswort zu Recht besteht, zeigen am deutlichsten die Langstreckenflugzeiten: Von Paris gelangt heute z. B. die Brief- und Zeitungspost binnen 3 Tagen nach Dakar an der Westküste Afrikas, dies entspricht einer ungefähren Bahn- und Schiffsreise von 8—10 Tagen und einer Karawanenreise von etwa 50 Tagen zwischen Tanger und Dakar. Die Entfernung zwischen Westeuropa und dem Westsudan ist also „zeitlich“, d. i. relativ-„räumlich“, kleiner geworden. Diese Raumverengerung erfolgt nun auf den einzelnen Fluglinien in verschiedenem Ausmaße, je nach der Art und Menge fördernder oder hindernder physikalischer Faktoren. So stellen die Nordbecken des Atlantischen und des Großen Ozeans Gegenden dar, die ihrer Stürme, Depressionen und der nebelreichen Küsten wegen den Flugdienst jedenfalls zuerst weniger anziehen und ihn den Vorteil seiner Verkehrsschnelligkeit noch nicht ganz entfalten lassen. Wir sehen, daß die Raumverengerung durch den Schnelflugverkehr noch eine selektive ist, und daß gleichsam jedes Flugzentrum dem Erdball neue Weltisochronen aufprägen wird. In der

*) Vgl. hierzu des Verfassers Arbeit über „Allgemeine Geographie des Flugwesens“ im „Geogr. Anzeiger“, Gotha.

Ausnützung der günstigen physikalischen Faktoren, im Überwinden der ungünstigen liegt nun auch der Umkreis der Geopolitik des Flugwesens begrenzt, denn die Luftverkehrsmittel können die „natürliche Physiognomie“*) besser überwinden als jedes andere menschliche Fahrzeug, man denke nur an Urwaldfluglinien, Hochgebirgsflugdienst, die natürlichen Flugbootwasserstraßen der großen Ströme und Seen usw.

Noch ein anderer Begriff der allgemeinen politischen Geographie bedarf einer fluggeographischen Betrachtung: Nicht nur der Begriff der „Raumbewältigung“, auch der „Grenzbegriff“ muß dem beschreibenden Teil unserer Arbeit vorangestellt werden; die Grenze als genau festlegbare, auch mathematisch-abstrakt bestimmte Demarkationslinie politischer Raumgebilde ist in allen bisherigen Formen an die feste (oder flüssige) Erdoberfläche geheftet gewesen; der Jurist möge immerhin seit jeher erklärt haben, daß die Luftsäule über dem Bereich eines Staatswesens Staatsbesitz sei: Der senkrechte, flächenhafte Grenzstreifen dieser Luftsäule gegen die Nachbarstaaten erfordert ganz andere Machtmittel, wie z. B. Bewachungskräfte usw., als alle Grenzen der Erdoberfläche; nun ist ja der Querschnitt dieser Grenzstreifen ein derart großer, daß an eine wirksame Grenzabspernung, Grenzkontrolle u. ä. gar nicht zu denken ist, deshalb ist Grenzübertritt von Luftfahrzeugen viel leichter möglich als bei allen andern Verkehrsmitteln. Außerdem müssen Flugzeuge oft fremdes Gebiet aufsuchen, um Wetterstürzen, Gewittern, Nebeldecken zu entgehen, auch ist die Orientierungsmöglichkeit vom Luftfahrzeuge aus beim Flug über Wolken eine geringere, da dem Flieger hierbei jede Gelegenheit zum Bestimmen der Seitenversetzung fehlt (die Radiopeilung versagt mit den heutigen Apparaten noch ziemlich oft, auch scheint sie durch die elektro-atmosphärischen Vorgänge beeinflusst zu werden). Da nun alle bisher aufgezählten Eigenheiten des Flugdienstes gleicherweise den Luftfahrzeugen aller untereinander benachbarten Staaten zukommen, erhält der Grenzbegriff dem Luftfahrwesen gegenüber eine modifizierte Bedeutung: Die Staatsgrenzen werden im Luftraum zu wirklich „dreidimensionalen“ Grenzsäumen oder, besser gesagt, „Grenzräumen“ im vollsten Sinne des letzteren Wortes. Da nun noch außerdem der Wert des Flugdienstes im erflogenen Zeitgewinn liegt und ein „Umfliegen“ fremder Staatsgebilde diesen Gewinn wieder zunichte macht, ist die Gewährung oder das Verlangen nach Gewährung von Flugkonzessionen zur Überfliegung fremden Staatsgebietes ein wichtiges geopolitisches Kennzeichen des aufstrebenden Flugwesens. Der geradlinige (orthodromische) Flugweg ist ja die Stärke des Luftfordienstes, diese seine Eigenschaft führt dazu, daß sich die „Flugnetze“ der einzelnen Staaten übereinanderlagern: Die Redensart vom Lufthocean ist nicht nur ein Vergleichswort, wenn auch die Lufthülle verkehrsgeographisch niemals die Bedeutung eines volllauf freien „Verkehrsmeeres“ erhalten wird; nur der Luftverkehr über dem Weltmeer wird so ziemlich denselben Bedingungen unterworfen sein wie der Schiffsverkehr unter ihm, die Ozeanfahrt des Flugzeugs und Luftschiffs wird die

*) Jean Brunhes, *La Géographie humaine*, III^e éd., Bd. 1, S. 261 f.

Kontinente einander nähern; dieser Vorteil wird im allgemeinen allen Staaten der Erde gleich zugute kommen, den größten Vorteil werden aber jene Staaten haben, die die fluggünstigste Küste oder die beste Zuflugstrecke zum Weltmeer besitzen, wobei vor allem das Klima dieser Flugstrecke berücksichtigt werden muß. Londons Flugplatz ist z. B. als Flughafen einer Welthandelsstadt auch für den zukünftigen Ozeanflugverkehr wichtig, aber wohl kaum wichtiger als die meisten europäischen Hauptstädte Europas, nur vorübergehend, bis zur Erzeugung technisch leistungsfähigerer Maschinen, wird ihm für Flüge nach Amerika die Westküste Irlands vorgezogen. Wir erwähnten bereits eingangs dieser Arbeit, daß neben dem Langstreckendienst auch der Schnellverkehrsdienst zwischen nahe gelegenen Wirtschafts- oder Verwaltungszentren eine Aufgabe des Flugwesens ist. Diese Weltwirtschaftszentren oder „Aktionszentren“, wie sie E. Friedrich nennt*), geben dem Flugverkehr so viel Entwicklungsmöglichkeiten, daß sie sich, soweit sie die europäischen Zentren betreffen, auch bereits zu „Flugverkehrszentren“ entwickelt haben. Der Langstreckendienst in Außenländer oder gar über die Ozeane nimmt nun aus politisch-geographischen Ursachen heraus ebenfalls seinen Ausgang von den Flugzentren, und die geopolitische Betrachtung des Flugwesens hat daher folgende Arbeit zu leisten: An Hand der wichtigsten physikalischen Abhängigkeiten des Flugdienstes ist die Wechselwirkung zwischen dem Flugdienst in den Wirtschaftszentren und politischen Zentren einerseits und den Außenländern andererseits unter Rücksichtnahme auf die politischen Machtfaktoren darzustellen.

Politik bestimmt das Binnenflugnetz Europas

Wir wollen zuerst das wichtigste Flugzentrum der Erde, das Gebiet West- und Mitteleuropas, genauer betrachten. Nicht nur die natürliche Weltlage, nicht nur die hochentwickelte Wirtschaftsweise dieser Landschaften, sondern auch ihre wichtige politische Geltung hat in ihnen den engmaschigsten Teil des bisherigen Weltflugnetzes entstehen lassen. Der wichtigste Teil des Flugzentrums liegt zwischen London, Paris, Hamburg und Berlin. Londons Flugplatz ist gleichsam der mathematische Mittelpunkt eines Flugverkehrskreises, von dem aus radial ohne jede politische Behinderungsmöglichkeit die Fluglinien nach Lissabon, Paris, Antwerpen, Brüssel, Amsterdam, Rotterdam, Hamburg, Kopenhagen, Oslo führen. Zusammen mit der bereits erwähnten Tauglichkeit als Ozeanflughafen hat London also eine geradezu überwältigend gute Weltflugverkehrslage. In London konzentriert sich außerdem der gesamte englische Luftverkehr; die Binnenlinien Englands wurden zeitweise mit Ausnahme der Strecke Southampton-Guernsey wieder aufgegeben, da das Nebelwetter, das ja häufig über England und Irland liegt, den Flugdienst unwirtschaftlich macht**). So liegt schon von außenpolitischen und wirtschaftspolitischen Gründen abgesehen das Schwergewicht des englischen Luft-

*) E. Friedrich, Wirtschaftsgeographie, 3. Aufl., Berlin 1926. — **) Vgl. hierzu Dr. C. Pollog, Entwicklung u. Geographie des Weltflugverkehrs, Hettners Geogr. Zeitschr., Heft 4, 1928.

dienstes in der Verbindung mit Außenländern, seien es nun die eigenen Dominions oder Kolonien, seien es benachbarte oder entferntere fremde Länder. Besonderes Gewicht legt das englische Luftfahrtministerium sowie die Leitung der Imperial Airways auf rasche und günstige Verbindung mit den großen Handelsstädten des benachbarten Festlandes; hierdurch wird die Stellung Londons als Weltmarkt gefestigt. Wie rasch sich der Flugverkehr zwischen England und den benachbarten Staaten (mit Einschluß der bereits eingestellten Linien nach Irland) entwickelte, zeigt folgende Tafel:

| Jahr | Anzahl der Flüge | Anzahl der Passagiere *) |
|------|------------------|--------------------------|
| 1919 | 531 | 922 |
| 1920 | 3630 | 6 470 |
| 1921 | 3397 | 10 720 |
| 1922 | 4939 | 12 300 |
| 1923 | 4575 | 15 000 |
| 1924 | 4848 | 17 800 |
| 1925 | 5290 | 20 700 |
| 1926 | 5520 | 25 500 |

(Die Zahlen für 1928 siehe Tabelle Seite 256.)

Es darf die Zeitersparnis dieser 25 000 Passagiere allein nicht in Rechnung gesetzt werden, denn auch die Schifffahrtsgesellschaften versuchten aus Konkurrenzgründen durch Schnellboote, Fahrpreismäßigung, Radiotelegraphie und -telephonie die reisenden Kaufleute anzulocken; vielmehr ist zu bedenken, daß hinter jedem handelstreibenden Fluggast vielleicht Dutzende von Fabrikanten, Kommissionären, Gewerbetreibenden usw. stehen, von denen wieder Fabriken, Werkstätten, Lagerhäuser u. dgl. abhängen: Der Flugdienst zwischen Wirtschaftszentren wirkt beschleunigend auf den Wirtschaftsprozeß ein; zu dieser Beschleunigung trägt ferner nicht wenig der Flugversand von Kaufs- und Verkaufsurkunden, Abschlußbriefen, Abruforders, Schecks, Wechseln usw. bei, es darf ja nicht vergessen werden, daß die Weltbörsen von London, Antwerpen, Amsterdam, Hamburg in weitestem Ausmaß ihre Geschäfte mit Hilfe der obengenannten Finanz- und Handelshilfsmittel betreiben! So greift die Gunst der Lage und die Möglichkeit unbeschränkten Luftverkehrs bis tief in volkswirtschaftliche Prozesse ein. Der Flugverkehr innerhalb der führenden Wirtschaftsgebiete wirkt beschleunigend, aber auch konkurrenzverschärfend: Z. B. werden größere Goldsendungen der Banken durch die Luft geschickt, da die zwei oder drei gewonnenen Tage Zinsen bedeuten!

Die Gunst seiner Weltfluglage bringt für London allerdings auch einige unangenehme Nebenwirkungen: Keine Stadt Europas liegt feindlichen Luftangriffen so wehrlos gegenüber wie London; aus diesem Grunde heraus muß sehr vieles aus der englischen Politik der letzten Jahre aufgefaßt werden: Der militärisch stärkste Gegner Englands könnte nur Frankreich mit seiner großen Luftflotte

*) Statistical Abstract British selfgoverning Dominions, Jg. 1928, London.

werden, Deutschland darf eine Kriegsluftflotte nicht bauen, und die kleineren Staaten haben zu wenig Geld hierzu; dieser Umstand ist einer der vielen Gründe, die England zu einer Politik des Zusammenarbeitens mit Frankreich veranlassen; die Grenze zwischen beiden Staaten ist tatsächlich durch die Entwicklung des Flugwesens gelockert worden. Die Beibehaltung günstiger oder ungünstiger Kräfteverhältnisse der Luftflotten ist ein Hauptpunkt der politischen Bestrebungen der Siegerstaaten; der noch immer tagende Vorbereitungsausschuß der Abrüstungskonferenz hat denn auch am 24. April 1929 beschlossen, den Luftangriff auf feindliche Zivilstädte — nicht abzuschaffen; die Annahme erfolgte mit den Stimmen der Westmächte und der ihnen verbündeten Staaten, gegen den Antrag stimmten Deutschland, Holland, Schweden und China.

Das Bestreben, sich des Flugwesens als Machtmittels zu bedienen, ist nicht auf die Kriegsluftflotten beschränkt, auch der wirtschaftliche Zivilluftverkehr Europas war nach dem Umsturz Gegenstand vieler politischer Versuche. Die Siegerstaaten räumten Deutschland ursprünglich nur recht geringe Flugrechte ein, im Jahre 1926 wurden jedoch nach Verhandlungen in Paris eine Reihe Erleichterungen konzediert: Die flugtechnischen- und organisatorischen Begünstigungen weckten sehr rasch einen recht ausgebreiteten deutschen Flugdienst. Der innerste Grund der gewährten Erleichterungen war wohl die Tatsache, daß ein vollständig fremder Wirtschafts- und Verkehrsflugdienst über Deutschland nicht möglich war, weil Deutschland seine Grenzen für fremde Luftfahrzeuge gesperrt hätte. Außerdem sind sehr viele örtliche Schutzmaßnahmen, wie lokale Wetterberichte, Radiodienst, Anpeilen verirrter Flieger usw., durchzuführen, die auch die leiseste passive Resistenz nicht vertragen. Inwieweit rein kaufmännische Erwägungen, wie Bedarf an ausländischem Kapital, Heranziehung des deutschen Publikums zur Luftfahrt usw., mitgespielt haben, möge nicht untersucht werden.

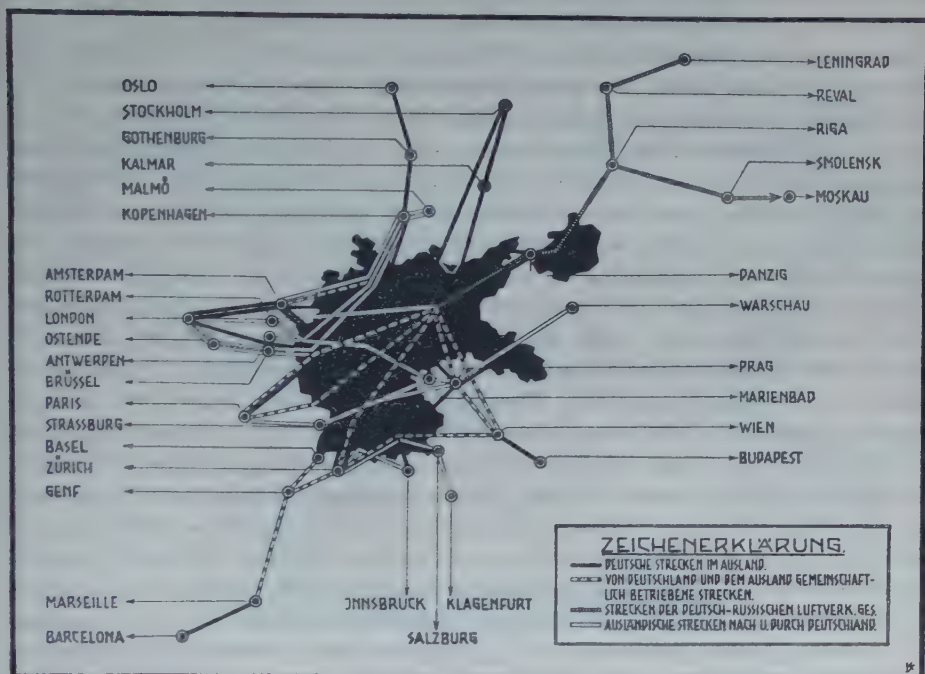
Deutschlands Flugverkehr hat heute zwei wichtige Wurzeln: Die allgemeine Weltlage Deutschlands und die Struktur seiner eigenen Wirtschaftsgebiete. Die Weltlage schaltet Deutschland zwischen mehrere Wirtschaftsgrößen ein: Das weite Osteuropa ist von Westeuropa mit seiner dichten Bevölkerung, seiner Industrie, seinem kulturellen und politischen Vorrang durch Deutschland getrennt, ebenso gilt dies für die Wege von Skandinavien und Jütland nach Süden, von Italien und der Schweiz nach Norden; auch die Transversalwege, wie etwa Finnland—Frankreich oder Österreich—Holland, können deutsches Gebiet nicht umgehen. Deutschland ist derjenige Staat Europas, der die meisten internationalen Linien über sein Gebiet führt. Die eigenen Wirtschaftsgebiete Deutschlands liegen untereinander (z. B. in den Tieflandbuchten) isoliert, dies sowie ihre Trennung durch fahrzeitraubende Mittelgebirge ist die Hauptursache des regen deutschen Binnenflugverkehrs. In guter Erkenntnis dieser geographischen Eigenheiten Deutschlands hat sich die Deutsche „Lufthansa“ folgende Leitsätze zurechtgelegt:

1. Durchführung möglichst vieler internationaler Fluglinien durch Deutschland;
2. Ausbau des Binnenflugdienstes Deutschlands;

3. Organisation des Flugnetzes nach und in Südamerika.

In der Zeit der strengen Flugbeschränkungen wurde das Netz der französischen Gesellschaften geschaffen, die ihre Flugzeuge von Paris aus nach Prag, Warschau, Bukarest und Konstantinopel senden (siehe Karte auf S. 219).

Daß das zivile Flugwesen Belgiens und Hollands sehr stark entwickelt ist, bedarf nach dem bisher Gesagten gerade nur noch dieser kurzen Erwähnung, da ja Ursachen und Bedingtheiten dieselben sind wie bei ihren Nachbarstaaten.



Das deutsche Langstreckenflugnetz

Das englisch-französische Becken, das gesamte germanische Tiefland und das deutsche Mittelgebirge kann man als das große europäische Flugzentrum der Gegenwart ansehen; alle anderen Staaten unseres Erdteils können sich sowohl in Flugnetzdicke als Flugintensität nicht mit diesem engmaschigen Flugzentrum messen. Wir werden die weitesten und innersten Gründe der Flugentwicklung Nordwesteuropas noch weiter behandeln müssen, bis wir auf die Geopolitik der Kolonialflüge und Ozeanflüge eingehen werden. Im Süden Europas ist noch das Flugwesen Italiens sehr rege, das derzeit die Fühler seiner Fluglinien nach Österreich, Jugoslawien, Albanien, Griechenland und in die Levante ausstreckt (vielleicht etwas mehr, als es die reine Wirtschaftspolitik verlangen würde).

Ausdrücklich zu kennzeichnen ist ferner die Funktion der Staaten, die dem europäischen Flugzentrum benachbart sind und daher gewisse Übergangserscheinungen zeigen, wie z. B. Österreich oder die Tschechoslowakei; diese zwei Staaten haben reges Interesse an der Entwicklung internationaler Linien, die sie aus dem Flugzentrum zu sich hinüberzuleiten bestrebt sind, wobei Österreich den physikalischen Vorteil leicht überfliegbarer Alpenpässe besitzt und in der Gebirgspforte von Wien einen ungemein wichtigen Flugknotenpunkt sein eigen nennt.

Zur Geopolitik des Weltflugnetzes

Der Schnellverkehrsdienst in den Wirtschaftszentren hat uns nun bisher die eine Seite des Flugwesens als geopolitischen Faktor gezeigt; wir erwähnten aber bereits in den allgemeinen Vorbemerkungen der Arbeit, daß der Langstreckendienst nach weitentfernten Außenländern und der Kolonial- und Überseedienst zumindest ebenso wichtig sind wie das Flugleben der Flugzentren. Die Fluglinien zu einem Weltflugnetz zusammenzufassen, das ist das natürliche Ziel aller Staaten, deren Besitztum weit über den Erdkreis verstreut ist; in diesem Weltflugnetz die eigene Bedeutung durchzusetzen, ist die natürliche Folge dieses Zielstrebens. Nicht nur die schnelle Verbindung an sich lockt zum Ausbau eigener Koloniallinien, sondern auch die rasche Beförderung von Geheimnachrichten, die nicht einmal dem Chiffrendienst anvertraut werden könnten, die rasche Reise persönlicher Vertrauter, diplomatischer Beauftragter, erfahrener Beobachter, Militärattachés, Heerführer usw.; außerdem ergeben sich durch die schnelle Zustellung von Briefschaften, Originalakten, Dekreten usw. verwaltungstechnische Vorteile, die Kolonien verlieren durch all diese Verwendungsmöglichkeiten des Flugdienstes an ihrer Dezentralisation. Bei der Entwicklung des Kolonialflugverkehrs zeigt es sich nun, daß die Flugbereiche der europäischen Kolonialmächte übereinandergreifen; erstlich ist der Kolonialbesitz nicht arrondiert, sondern mehr oder minder „zufällig“ okkupiert worden, fürs zweite sind von der unerbittlichen Natur gewisse Reiserouten streng vorgeschrieben worden: Unüberfliegbare Hindernisse, wie Sturmgebiete, Nebelgebiete, Landschaften mit konstantem Gegenwind oder mangelnder Bodenorganisation usw. müssen umflogen werden, hierdurch ist man auf die Gebiete des Nachbars angewiesen. Hierzu kommt, daß man fremde Gebiete nicht gern „umfliegt“, weil dies ja im Schnellverkehr der Luftfahrzeuge Zeitverlust bedeutet. Diese Abhängigkeiten beeinflussen, wie unten angeführte Beispiele zeigen, das Entstehen der Weltfluglinien; wir leben unmittelbar am Vorabend eines ersten Weltflugnetzes. Bereits 1924 wurde durch englische Flieger die Linie London—Malta—Kairo—Bagdad—Bombay—Singapore—H. I. York—Sydney—Melbourne ausprobiert, sie soll das Rückgrat des englischen Langstreckendienstes werden; von ihr wird die Afrikalinie abzweigen, die mit Hilfe von Wasserflugzeugen die großen Wasserflugstraßen Nil—Viktoriasee—Tanganjikasee—Nyassasee—Sambesi—Delagoabai—Kapstadt benutzen wird. Schon sind Flugplätze in Kairo, Basra, Bagdad angelegt, Ankermaste sind selbst in Afrika schon im

Bau, denn man denkt auch daran, neben dem Flugzeugverkehr Luftschiffe zu verwenden. Die zwei Luftschiffe, die kürzlich gebaut wurden, sind 141 000 t groß und demnach eineinhalbmal so groß wie der „Graf Zeppelin“ der Friedrichshafener Werke. Bei 160 km Stundengeschwindigkeit lassen sie den schnellsten Expresdampfer- und Eisenbahnzug weit hinter sich, sie sind aber immerhin als Schnelltransportmittel den Flugzeugen noch etwas unterlegen, eben keine Verkehrsflugzeuge; dagegen haben die Luftschiffe wegen ihrer recht bedeutenden Ladefähigkeit z. Zt. mehr Bedeutung als Schnelltransportmittel von Post, Zeitungen, größeren Gruppen von Passagieren usw. Wie sich der Wettlauf zwischen Luftschiff und



Flugzeug (DoX und Junkers!) entscheiden wird, ist im Augenblick noch nicht zu übersehen.

Übrigens ist am 30. März 1929 bereits die Teilstrecke der englischen Transkontinentlinie von London bis Karachi in Betrieb gesetzt worden. Nun das geopolitisch Bemerkenswerteste: Am 5. April 1928 beendeten die französischen Flieger Bailly und Reginensi einen elftägigen Flug, der sie von Paris nach Saigon brachte; sie überflogen hierbei Arabien und Indien — die geplante ständige Linie wird also von einer englischen Konzession abhängig sein, ebenso die große Linie Brüssel—Paris—Madagaskar, die in französischem und belgischem Betrieb stehen soll, wie ein im heurigen Frühjahr abgeschlossener Pariser Vertrag bestimmt. Umgekehrt muß die englische Fluglinie London—Melbourne den französischen Staatsbereich in Europa übersetzen, wenn nicht ein Umweg über Portugal—Spanien gemacht werden soll (was auf dieselben Hindernisse hinauskommen würde), der

Flugweg London—Tanger—Dakar—Kapstadt berührt französischen Kolonialbesitz: In diesen Zusammenhängen spiegelt sich ein Teil der primären Ursachen für das Zusammengehen Englands und Frankreichs in der Kolonialpolitik.

Auch die Vereinigten Staaten von Nordamerika beginnen neustens ein geschlossenes Flugnetz ins umliegende Ausland zu legen. Eingehend berichtet hierüber in diesem Heft der Aufsatz H. Orlovius: Amerika im Luftverkehr.

Die Transkontinentalfluglinien werden auf vielfältiger, gegenseitiger Abmachung der überflogenen Staaten beruhen, das wechselseitige Gewähren oder Versagen von Flugbegünstigungen ist als ein neuer Faktor des politischen Weltgebarens anzusehen. Anders liegen die Verhältnisse beim Ozeanflugdienst, der — wie bereits erwähnt — tatsächlich einen vollends freien „Luftozean“ zu durchqueren haben wird: Ozeanflüge sind heute nur mehr eine Frage starker, leistungsfähiger Maschinen; hiermit ist aber noch nicht gesagt, daß nun alle Weltmeere in beliebiger Richtung von Luftfahrzeugen befliegen werden können, es ist vielmehr volle Tatsache, daß die Wetterunbilden über gewissen Meeresteilen einem zukünftigen Flugdienst in der nächsten Zeit noch sehr viel Abbruch tun werden. So wird z. B. beim Flug Westeuropa—Nordamerika die südlichere Reiseroute über die Azoren, entlang der nördlichen Passatgrenze über die Bermudas bedeutend günstiger sein als die Nordlinie Irland—Neufundland. Der südatlantische Ozean wird von einer hochbedeutsamen Weltflugstraße gequert werden, die aus zwei Wurzeln — von Spanien über die Kanaren und vom Kap Verde aus — nach Brasilien führen wird; diese Westfluglinie wird recht günstige Klimate zu durchfliegen haben.

Im Gegensatz zum Atlantischen Ozean, dessen Gewässer bereits in den Flugbereich gerückt sind, liegt der Große Ozean den Weltverkehrsstraßen ferner; er wird daher in der nächsten Zukunft auch keine Weltflugstraßen erhalten, abgesehen davon, daß etwa die Vereinigten Staaten eine Linie von den Hawaiiinseln auf die Philippinen einrichten würden. Die bereits erwähnte Linie Honolulu—San Franzisko, die ja auch im Zusammenhang mit dem Großen Ozean genannt werden muß, zeigt uns übrigens eine sehr bemerkenswerte Anpassung des Flugdienstes an natürliche Eigenschaften der durchflogenen Räume: Vor San Franzisko liegt im Winterhalbjahr ein sehr beständiges barometrisches Maximum, das (entsprechend seinen Windströmungen) im Uhrzeigersinne umflogen werden muß, um die schnellstmögliche Luftverbindung zwischen den beiden Endpunkten der Fahrt herzustellen*). Neben dem Mangel an Verkehrsbedürfnis sind es auch die ungeheuren Verkehrsstrecken, die eine allseitige Durchquerung des Luftbereichs über dem Großen Ozean verhindern; nur Großluftschiffe können, wie die Fahrt Dr. Eckeners zeigt, eine solche Fahrt zur Zeit unternehmen.

Bisher betrachteten wir die Stellung des Flugwesens im Gesamtbereich der geopolitischen Bestrebungen der führenden Staatswesen, wir ersahen aus dem Weltverkehrsnetz und aus der Lage der Flugzentren, daß die wirtschaftlichen und politischen Hauptgebiete der Menschheit auch zugleich die Hauptgebiete des Flug-

*) Bruno Pochhammer, „Z. R. III“, das deutsche Verkehrsluftschiff, Freiburg 1924.

verkehrs und Ausgangsgebiete der Transkontinent- und Transozeanlinien sind. Aber auch die unaufgeschlossenen Länder, wie z. B. die Staaten Südamerikas, das Kongogebiet, das Binnenland Siams usw., beginnen sich des Flugverkehrs zu bedienen: Passagierverkehr, Sanitätsdienst, Zeitungs- und Postbestellung, Verwaltungskontrolle, photogrammetrische Landesvermessung, dies seien nur einige kurz namentlich angeführte Vorteile. Bolivia, der abgeschlossene Binnenstaat der südamerikanischen Anden, antwortete auf die Zoll- und Reiseerschwerungen Perus und Chiles dadurch, daß er einen Binnenflugdienst schuf, der von Cochabamba am östlichen Rand des Andenhochlandes aus Verbindung mit den Nebenflüssen des Amazonas herstellt (siehe Karte auf S. 237); hierdurch ist Bolivien ein Hinterland Brasiliens geworden, wie es überhaupt durch die zukünftigen Fluglinien Europa—Brasilien und die Fluglinie entlang des Amazonasstroms an Europa angenähert werden wird. Columbien, das sehr an seiner Bahnarmut leidet, erhielt durch die Wasserfluglinie entlang des Magdalenaenstromes vorzüglichen Anschluß an das Karibische Meer: In Ländern, denen es an Straßen und Bahnen mangelt, übernimmt der Flugzeugdienst also eine Art Pionierrolle, er dringt rascher in ihre innersten Winkel ein als etwa eine Bahn, zu deren Bau es für den Anfang meist an Prosperität fehlt*). Der Flugdienst hat die Fähigkeit, infolge seiner leicht abänderbaren Wege sogar zu fallweiser Verbindung von weitentfernten Kulturinseln verwendet werden zu können; von dieser Anwendungsmöglichkeit wird z. B. in Australien und in den französischen und belgischen Kolonien häufig Gebrauch gemacht; was eine solche Verbindung bedeutet, möge aus folgenden Daten ersehen werden: Ein Flugzeug braucht von Leopoldville nach Elisabethville zwei Flugtage, eine Karawane aber zu dieser 1900 km langen Strecke etwa 45 Tage; kleinere Entfernungen werden in einem womöglich noch besseren Zeitverhältnis bewältigt [Entfall der Nachtpause**]. Die Flugzeuglinien sind für die Kolonialverwaltungen also nicht nur Schnellreise- und Schnellnachrichtsmittel, sondern sie fördern geradezu die Aufschließung des Kulturneulandes; Frankreich besitzt z. B. nicht weniger als 12 500 km Fluglinien, die von Südfrankreich aus das Mittelmeer übersetzen und die Atlasländer durchziehen. Die leichte Verlegbarkeit der Strecken, die Veränderlichkeit der zeitlichen Flugdichte ist es, die den Flugdienst sogar leicht in Endländer und Randländer eindringen läßt, wie etwa Französisch-Hinterindien, Neuseeland, Madagaskar, H. I. Florida u. a.

Die Veränderlichkeit der Flugwege ist es, die uns nun Gelegenheit zu einigen abschließenden Bemerkungen geben soll: Viele Linien, die hoffnungsreich eingerichtet wurden, haben sich nicht bewährt, andere sind zu Bedeutung gelangt; heute können wir tatsächlich von einem Weltflugverkehrsnetz sprechen, und die Landschaften und Orte, die von ihm erfaßt werden, gewinnen an geopolitischer Bedeutung, wie z. B. Tanager, Kairo, Bagdad, Viktoriasee, St. Paul und Fernando

*) Weitere Beispiele vgl. in meinem Aufsatz über „Länderkundliche Grundzüge des Flugwesens“ in der Zeitschr. „Erde und Wirtschaft“ (Braunschweig). — **) Jean Brunhes, *Geographie humaine*, 3. Aufl., Bd. 1, S. 263f.

da Noronha, H. I. Florida usw.; dieses Netz ist nun nicht so starr wie etwa ein Netz von Bahnen und Straßen, und es ist gut, daher nicht von Flugwegen, sondern von Flugstreifen zu sprechen. Die Verlagerung der Weltschnellverkehrswege, die zweifelsohne entlang dieser Flugstreifen vor sich gehen wird, dürfen wir uns nicht als eine allzu plötzliche, revolutionäre Erscheinung vorstellen, vielmehr wird sich auch diese Verlagerung in mehreren Etappen vollziehen*). Wie auch das endgültige Weltflugverkehrsnetz aussehen wird, als seine geopolitischen Grundzüge können wir heute schon festlegen, daß es in starker Abhängigkeit von den führenden politischen und wirtschaftlichen Gebilden der Erdoberfläche beschleunigend auf das Wirtschaftsleben der Wirtschaftszentren, konzentrierend auf die politischen Bestrebungen der Kolonialländer und kulturfördernd auf die unaufgeschlossenen Binnen- und Randlandschaften wirken wird.

*) Vgl. hierzu R. Hennig, der in seinem Artikel über „Geopolitische Wirkungen des beginnenden Weltluftverkehrs“ (Geogr. Zeitschrift, Heft 10, 1928) zu der Ansicht neigt, die Umlagerung der Weltverkehrsstraßen würde ziemlich rasch vor sich gehen; man darf nun hierbei nicht vergessen, daß der Luftverkehr trotz aller Machtbestrebungen der Großstaaten auch von natürlichen und von wirtschaftlichen Bedingungen abhängt, die für jede einzelne Flugstrecke erst erprobt werden müssen; wir glauben daher nicht an eine rasche Umlagerung, sondern wollen vorsichtshalber einen Spielraum von einigen Jahrzehnten einsetzen, innerhalb deren sich aus der Einwirkung der politischen, anthropogeographischen und physikalischen Kräfte erst das Gleichgewicht der neuen Weltschnellverkehrswege ergeben wird.

K. SAENGER:

Die Statistik im Rahmen der Geopolitik

Der Statistiker, der der „Zeitschrift für Geopolitik“ für sein eigenes Fachgebiet seit Jahren manche Anregung verdankt, wird es nur mit Freude begrüßen können, daß die Schriftleitung dieser Zeitschrift beschlossen hat, künftig der Statistik regelmäßig einen Raum in der Zeitschrift zur Verfügung zu stellen. Er wird aber zugleich die Verpflichtung fühlen, sich und den Lesern der Zeitschrift Rechenschaft darüber abzulegen, nach welcher Richtung und in welchem Umfange die Statistik der Geopolitik Dienste leisten kann. Die erste Frage ist verhältnismäßig leicht beantwortet: Wenn im allgemeinen die Statistik als ein Teil der Staatswissenschaften im weitesten Sinne betrachtet wird, so hat schon einer der Herausgeber dieser Zeitschrift, Haushofer, die Geopolitik geradezu als einen „neuen, eigenwilligen Schoß auf dem Grenzrain zur Staatswissenschaft“ bezeichnet. Haushofers Bedeutung für die Geopolitik beruht ja gerade darauf, daß er den Schritt über seine Vorgänger hinaus tat und die Geopolitik nicht nur auf einzelne oder alle Zweige der Geographie, sondern auf „die ganze Skala der Wissenschaft vom Menschen“ begründet hat. Damit ist gewissermaßen von vornherein die Notwendigkeit gegeben, auch die Ergebnisse der Statistik, als der Wissenschaft von den wirtschaftlichen und sozialen Massenerscheinungen, unter die Bausteine der Geopolitik einzureihen. Zögernder wird der Statistiker an die zweite Frage, welche Dienste die Statistik der Geopolitik leisten kann, herangehen; ist er sich doch bewußt, daß seine Wirkungsmöglichkeit hier nur eng begrenzt ist, ja, daß er dem Geopolitiker vielleicht manche Enttäuschung bereiten muß. Die Statistik ist in ihrem Ursprung eine Hilfe weniger für die große Politik als für die Staatsverwaltung gewesen; ihre erste systematische Ausbildung hat sie in neuerer Zeit durch die Herrscher des absoluten Staates erhalten. Diesen ihren Ursprung hat sie bis heute insofern nicht ganz verloren, als sie in erster Linie auf die Bedürfnisse des einzelnen Staates abgestellt ist. Damit erhält sie gegenüber der Geopolitik, der Lehre von der Erdbundenheit der politischen Vorgänge, einen engen, gewissermaßen territorialen Charakter. Wohl hat seit den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts das „Internationale Statistische Institut“ durch zahlreiche Schriften und durch ergiebigen Gedankenaustausch auf Kongressen versucht, die Statistik zu vereinheitlichen und international vergleichbar zu machen; wohl hat der Völkerbund die gleiche Aufgabe mit großem Eifer und nicht ohne Erfolg mit erweiterten Mitteln in Angriff genommen. Aber immer noch ist die internationale Vergleichbarkeit statistischer Zahlen verhältnismäßig begrenzt.

Ausdrücklich zu kennzeichnen ist ferner die Funktion der Staaten, die dem europäischen Flugzentrum benachbart sind und daher gewisse Übergangserscheinungen zeigen, wie z. B. Österreich oder die Tschechoslowakei; diese zwei Staaten haben reges Interesse an der Entwicklung internationaler Linien, die sie aus dem Flugzentrum zu sich hinüberzuleiten bestrebt sind, wobei Österreich den physikalischen Vorteil leicht überfliegbarer Alpenpässe besitzt und in der Gebirgspforte von Wien einen ungemein wichtigen Flugknotenpunkt sein eigen nennt.

Zur Geopolitik des Weltflugnetzes

Der Schnellverkehrsdienst in den Wirtschaftszentren hat uns nun bisher die eine Seite des Flugwesens als geopolitischen Faktor gezeigt; wir erwähnten aber bereits in den allgemeinen Vorbemerkungen der Arbeit, daß der Langstreckendienst nach weitentfernten Außenländern und der Kolonial- und Überseedienst zumindest ebenso wichtig sind wie das Flugleben der Flugzentren. Die Fluglinien zu einem Weltflugnetz zusammenzufassen, das ist das natürliche Ziel aller Staaten, deren Besitztum weit über den Erdkreis verstreut ist; in diesem Weltflugnetz die eigene Bedeutung durchzusetzen, ist die natürliche Folge dieses Zielstrebens. Nicht nur die schnelle Verbindung an sich lockt zum Ausbau eigener Koloniallinien, sondern auch die rasche Beförderung von Geheimnachrichten, die nicht einmal dem Chiffrendienst anvertraut werden könnten, die rasche Reise persönlicher Vertrauter, diplomatischer Beauftragter, erfahrener Beobachter, Militärattachés, Heerführer usw.; außerdem ergeben sich durch die schnelle Zustellung von Briefschaften, Originalakten, Dekreten usw. verwaltungstechnische Vorteile, die Kolonien verlieren durch all diese Verwendungsmöglichkeiten des Flugdienstes an ihrer Dezentralisation. Bei der Entwicklung des Kolonialflugverkehrs zeigt es sich nun, daß die Flugbereiche der europäischen Kolonialmächte übereinandergreifen; erstlich ist der Kolonialbesitz nicht arrondiert, sondern mehr oder minder „zufällig“ okkupiert worden, fürs zweite sind von der unerbittlichen Natur gewisse Reiserouten streng vorgeschrieben worden: Unüberfliegbare Hindernisse, wie Sturmgebiete, Nebelgebiete, Landschaften mit konstantem Gegenwind oder mangelnder Bodenorganisation usw. müssen umflogen werden, hierdurch ist man auf die Gebiete des Nachbars angewiesen. Hierzu kommt, daß man fremde Gebiete nicht gern „umfliegt“, weil dies ja im Schnellverkehr der Luftfahrzeuge Zeitverlust bedeutet. Diese Abhängigkeiten beeinflussen, wie unten angeführte Beispiele zeigen, das Entstehen der Weltfluglinien; wir leben unmittelbar am Vorabend eines ersten Weltflugnetzes. Bereits 1924 wurde durch englische Flieger die Linie London—Malta—Kairo—Bagdad—Bombay—Singapore—H. I. York—Sydney—Melbourne ausprobiert, sie soll das Rückgrat des englischen Langstreckenflugdienstes werden; von ihr wird die Afrikanlinie abzweigen, die mit Hilfe von Wasserflugzeugen die großen Wasserflugstraßen Nil—Viktoriasee—Tanganjikasee—Nyassasee—Sambesi—Delagoabai—Kapstadt benutzen wird. Schon sind Flugplätze in Kairo, Basra, Bagdad angelegt, Ankermaste sind selbst in Afrika schon im

Bau, denn man denkt auch daran, neben dem Flugzeugverkehr Luftschiffe zu verwenden. Die zwei Luftschiffe, die kürzlich gebaut wurden, sind 141 000 t groß und demnach eineinhalbmal so groß wie der „Graf Zeppelin“ der Friedrichshafener Werke. Bei 160 km Stundengeschwindigkeit lassen sie den schnellsten Expresdampfer- und Eisenbahnzug weit hinter sich, sie sind aber immerhin als Schnelltransportmittel den Flugzeugen noch etwas unterlegen, eben keine Verkehrsflugzeuge; dagegen haben die Luftschiffe wegen ihrer recht bedeutenden Ladefähigkeit z. Zt. mehr Bedeutung als Schnelltransportmittel von Post, Zeitungen, größeren Gruppen von Passagieren usw. Wie sich der Wettlauf zwischen Luftschiff und



Flugzeug (DoX und Junkers!) entscheiden wird, ist im Augenblick noch nicht zu übersehen.

Übrigens ist am 30. März 1929 bereits die Teilstrecke der englischen Transkontinentlinie von London bis Karachi in Betrieb gesetzt worden. Nun das geopolitisch Bemerkenswerteste: Am 5. April 1928 beendeten die französischen Flieger Bailly und Reginensi einen elftägigen Flug, der sie von Paris nach Saigon brachte; sie überflogen hierbei Arabien und Indien — die geplante ständige Linie wird also von einer englischen Konzession abhängig sein, ebenso die große Linie Brüssel—Paris—Madagaskar, die in französischem und belgischem Betrieb stehen soll, wie ein im heurigen Frühjahr abgeschlossener Pariser Vertrag bestimmt. Umgekehrt muß die englische Fluglinie London—Melbourne den französischen Staatsbereich in Europa übersetzen, wenn nicht ein Umweg über Portugal—Spanien gemacht werden soll (was auf dieselben Hindernisse hinauskommen würde), der

Wanderungs-

(St. = Staatsangehörige, F. = Fremde, jeweils vom

| Länder | Zeit | über See | Auswanderung über die Landgrenze | Gesamt |
|---|----------------------------|--------------------------------|--|-------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Deutsches Reich | 1928 3. Viertelj. 29 | St. 57 241 St. 9 624 | | |
| Preußen | 1928 | | | 39 755 |
| Belgien | 1928 | St. 2 566 | | |
| Großbritannien und Ir- land | 1928 | St. 161 525 | | |
| Italien | 1928 1. Viertelj. 29 | St. 70 794 | St. 79 772 | 77 866 |
| Frankreich | 1928 2. Viertelj. 29 | | F. 53 759 F. 8 486 | |
| Polen | 1928 3. Viertelj. 29 | St. 64 581 | St. 122 049 | 52 184 |
| Portugal | 1928 3. Viertelj. 29 | St. 50 455 | | 8 460 |
| Rumänien | 1928 | St. 11 743 | St. 528 | |
| Schweden | 1928 | St. 11 683 | St. u. F. 1 767 | |
| Spanien | 1928 1. Viertelj. 29 | St. 48 555 St. u. F. 18 685 | | |
| Tschechoslowakei | 1928 2. Viertelj. 29 | St. u. F. 15 461 | St. 10 015 | 44 306 23 838 |
| Südafrikanische Union . | 1928 3. Viertelj. 29 | St. u. F. 5 220 | | 7 442 |
| Ver. Staaten von Nord- amerika | 1928 2. Viertelj. 29 | F. 69 384 | F. 8 215 | St. u. F. 113 000 |
| Argentinien | 1928 | F. 54 262 | | |
| Australien | 1928 1.-3. Viertelj. 29 | St. u. F. 19 648 | | 55 972 |
| Kanada | 1928 | | | |
| Brasilien | 1928 | | | |

zahlenmäßige Erfassung weltwirtschaftlich und geopolitisch bedeutsamer Tatsachen.
Es sind zunächst in Aussicht genommen Statistiken über folgende Punkte:

1. Bevölkerungsbewegungen:

- a) natürliche Bewegung,
- b) Wanderungsbewegung.

2. Personen- und Güterverkehr:

- a) Außenhandel,
- b) Verkehr wichtiger Häfen,

statistik

Standpunkte der in Spalte 1 genannten Staaten)

| über See | Einwanderung über die Landgrenze | | Gesamt | Bemerkungen |
|-------------------|--|---|-------------------|---|
| | 6 | 7 | | |
| St. u. F. 103 329 | F. 88 927 | | 17 873 | { Sp. 7: Arbeiter, Sp. 6: davon St. 45 075, Sp. 3: über deutsche und fremde Häfen, vorläufige Zahl. |
| St. u. F. 7 459 | | | | { Sp. 5: darunter 26 184 Reichsdeutsche " 8: " 8619 " " |
| St. 61 259 | | | | Sp. 6: ferner Irischer Freistaat Fr. 737 |
| St. 49 751 | St. 49 176 | | 35 794 | { Ohne Saisonauswanderer Nur Arbeiter |
| | F. 97 742 F. 43 989 St. 112 921 | | | |
| St. 6 159 | | | | |
| St. 21 423 | | | 6 744 | |
| St. u. F. 4 013 | St. u. F. 7 819 | | 5 608 | Sp. 6: F. 109, Sp. 7: F. 7 555 |
| St. 38 563 | | | | |
| St. u. F. 11 794 | | | | |
| | St. 2 609 | | St. 783 | { Sp. 4: einschl. Saisonwanderer " 4: " " " 8: Rückwanderer " |
| St. u. F. 7 201 | | | | |
| F. 170 470 | F. 119 467 | | 10 729 | |
| F. 129 047 | | | St. u. F. 165 000 | |
| F. 48 233 | | | | |
| | | | 58 741 | |
| F. 136 849 | F. 29 933 | | | |
| F. 82 061 | | | | |

- c) Verkehr wichtiger Seekanäle,
- d) Güterverkehr der Eisenbahnen,
- e) Luftverkehr.

3. Preisbewegungen:

Großhandelspreise wichtiger Waren an wichtigen Marktplätzen.

4. Bewegung der Gütererzeugung:

- a) Erzeugung wichtiger Lebensmittel,
- b) Erzeugung wichtiger gewerblicher Rohstoffe und Halbfabrikate.

Die Häufigkeit und der Umfang der Zahlenangaben sind, wie schon aus dem oben Gesagten hervorgeht, leider weniger von der Wichtigkeit der Gebiete (sachlicher wie räumlicher!) als vom Stande der Statistik abhängig; die Bemerkungen zu den einzelnen Statistiken werden Einzelheiten hierfür noch hervorheben.

Die Reihe der Statistiken beginnt im vorliegenden Hefte mit der Statistik der Bevölkerung und der Luftverkehrsstatistik. Es läßt sich dazu kurz folgendes sagen:

1. Der Bevölkerungsstand und die natürliche Bevölkerungsbewegung: Die Probleme, die ihre Erfassung dem Statistiker bietet, sind nicht derart, daß die Vergleichbarkeit der Zahlen verschiedener Länder wesentlich beeinträchtigt wird. Zu bedauern ist allerdings, daß für wichtige Länder nur unvollständige Zahlen vorhanden sind (Vereinigte Staaten*), Rußland) oder gar keine regelmäßigen Statistiken bestehen (Brasilien, China u. a.).

2. Die Wanderungsstatistik ist trotz der Bemühungen des Internationalen Arbeitsamts noch in einem Zustande, der eine Vergleichbarkeit der Angaben verschiedener Länder vollkommen ausschließt. Es liegt dies zum Teil daran, daß die Begriffe des „Auswanderers“ und des „Einwanderers“ nicht feststehen, zum Teil daran, daß die Bedürfnisse der Länder sie dazu bringen, oft nur einen Ausschnitt aus den möglichen Bewegungen (persönlich oder räumlich abgegrenzt) zu beobachten. Um nur einige Beispiele herauszuheben: Frankreich erfaßt nur die Ein- und Auswanderung ausländischer Arbeiter; Italien erfaßt nur die Aus- und Einwanderung der eigenen Staatsangehörigen, ohne die zur Saisonarbeit Ausgewanderten zu berücksichtigen, die Polen offenbar noch zählt. Deutschland erfaßt die über See Auswandernden mit Hilfe der Schifffahrtsgesellschaften; Amerika nimmt die Zahl der ausgestellten Pässe als Zahl der Auswanderer an; Spanien zählt die über spanische Häfen ins Land oder aus dem Lande Gekommenen, ohne zwischen Wanderung und Reiseverkehr zu unterscheiden.

3. Die Statistik des Luftverkehrs wird dank den Bemühungen der Commission Internationale de Navigation Aérienne (Cina) seit 1928 wenigstens für eine Reihe westeuropäischer Länder einheitlich durchgeführt. Die nachstehend veröffentlichten Angaben über die Zahl und Gesamtlänge der Strecken können annähernd ein Bild der Dichte des Netzes geben, wenn auch hier die Strecken einbezogen sind, die von Gesellschaften eines Staates im Gebiete anderer Staaten geflogen werden. Zum ersten Vergleich der Leistungen dient die Zahl der geflogenen Kilometer überhaupt; man müßte auch die Häufigkeit der Flüge berücksichtigen, doch muß aus Platzmangel darauf verzichtet werden.

*) Folgende Staaten registrieren regelmäßig sowohl die Geburten wie die Sterbefälle: 1. New England: Maine, New Hampshire, Vermont, Massachusetts, Rhode Island und Connecticut; 2. Mittelatlantischer Bezirk: New York, New Jersey und Pennsylvania; 3. Nordöstlicher Zentralbezirk: Ohio, Illinois, Indiana, Michigan und Wisconsin; 4. Nordwestlicher Zentralbezirk: Minnesota, Iowa, Nord Dakota, Nebraska und Kansas; 5. Südatlantischer Bezirk, nördlicher Teil: Delaware, Maryland, Columbia District, Virginia, West Virginia, Nord Carolina; 6. Südatlantischer Bezirk, südlicher Teil: Florida; 7. Südöstlicher Zentralbezirk: Kentucky, Mississippi; 8. Südwestlicher Zentralbezirk: keine Staaten; 9. Gebirgsbezirk: Montana, Idaho, Wyoming, Arizona und Utah; 10. Pazifischer Bezirk: Washington, Oregon; 11. Kalifornien.

GERHARD HERRMANN:

Weltwirtschaftlicher Literaturbericht

Die Wirtschaft des Auslandes. Entwicklungen in der Weltwirtschaft 1928. Bearbeitet im Statistischen Reichsamt. Berlin 1929. 782 Seiten Verlag von Reimar Hobbing in Berlin SW 61. Geh. RM. 25.—.

Es ist ein ganz besonderes Vergnügen, den zweiten Band dieses bereits in der Mainnummer des vergangenen Jahres ausführlich besprochenen (S. 396 flg.) Werkes anzuzeigen. Grundsätzlich ist dem damals Gesagten kaum etwas Neues hinzuzufügen. Es darf hier wiederholt werden, daß in dieser einzigartigen Materialsammlung Struktur und Leistung aller wirtschaftlich bedeutsamen Länder der Erde dargestellt werden. Während im ersten Band die Entwicklung von 1900—1927 gezeigt wird, beschäftigt sich der zweite Band mit dem Stand von 1928. Gleichzeitig sind einige Länder, die in Band 1 fehlten, neu hinzugetreten. Dies gilt besonders für eine Reihe süd- und mittelamerikanischer Staaten, die USA.-amerikanischen Kolonien und Dependancen, die Türkei und Persien, sodaß jetzt nur noch einige weltwirtschaftlich ganz unbedeutende Kleinstaaten fehlen.

Das reichhaltige Material ist nach einheitlichen Gesichtspunkten gegliedert, die zahlreichen Tabellen und graphischen Darstellungen sind durch einen zwar notwendigerweise knappen, aber klaren und sachlichen, alles Wesentliche bringenden Begleittext kommentiert. Jedem Land ist eine einheitlich aufgezeichnete Jahreszahlenübersicht angefügt, die nicht nur innerhalb eines Bandes, sondern auch von Band zu Band weitgehende Vergleichbarkeit ermöglicht. Alles in allem ein Standardwerk, wie wir es bisher nicht besaßen, das in die Bibliothek

jedes sich mit wirtschaftlichen Fragen ernsthaft Beschäftigenden gehört und woraus sich viel zum Verständnis der Gegenwartsprobleme entnehmen läßt, auch wenn das übermittelte Zahlenmaterial naturgemäß unmittelbare Aktualität nicht haben kann.

Die wirtschaftlichen Kräfte der Welt. Herausgegeben von der Dresdner Bank. Berlin 1930.

Die heute vorliegende Denkschrift der Dresdner Bank erhebt sich so hoch über das übliche Niveau der Bankberichte, daß ein Hinweis wohl berechtigt erscheint. Sie ist insofern eine sehr glückliche Ergänzung der obigen Veröffentlichung, als der Stoff hier sachlich, nach den wichtigsten landwirtschaftlichen und industriellen Rohstoffen gegliedert ist, während er oben bekanntlich nach einzelnen Volkswirtschaften spezifiziert war. Außer den wichtigsten Zahlen der Weltrohstoffwirtschaft sind grundlegende Angaben über die verschiedenen Fertigindustrieweige, Außenhandel und Verkehr gemacht. Neben einem Begleittext, der die jeweilige Marktentwicklung der letzten Jahre darlegt, sind jedem Rohstoff weltumfassende Produktions- und Außenhandelszahlen und, soweit verfügbar, auch Verbrauchsstatistiken beigegeben. Gerade den geopolitisch eingestellten Leser, der ja besonders an den Weltrohstoffen interessiert ist, ist hiermit ein wertvolles Hilfsmittel an die Hand gegeben.

Deutsche Wirtschaftskunde. Ein Abriss der deutschen Reichsstatistik. Bearbeitet im Statistischen Reichsamt. 400 Seiten. Berlin 1930. Verlag von Reimar Hobbing. Geb. RM. 2.80.

Diese neue Veröffentlichung des Statistischen Reichsamts gibt einen hervorragenden Überblick nicht nur über die einzelnen Zweige der Reichsstatistik, sondern auch über Aufbau und Entwicklung der deutschen Bevölkerung und die Struktur aller deutschen Wirtschaftszweige unter gleichzeitiger Behandlung aller sozialpolitischen Probleme, soweit sie einer statistischen Erfassung unterliegen, der öffentlichen Finanzwirtschaft, der Reparationsfrage usw.

Vor allem werden auch die wichtigsten Ergebnisse der Berufs- und Betriebszählung von 1925 einem breiteren Publikum zugänglich gemacht. Der sehr übersichtlich gegliederte und, soweit bei diesem Thema möglich, flüssig geschriebene Text ist reichlich mit statistischen Tabellen und graphischen Darstellungen, die durchweg auch dem Laien leicht verständlich sind, ausgestattet. Die Darstellung fußt auf den Zahlen von 1928, teilweise sogar bereits von 1929. Bei den wichtigeren Gebieten sind auch die Daten für die Vorjahre bzw. 1913 berücksichtigt. Angesichts seiner Klarheit und Zuverlässigkeit und des erstaunlich niedrigen Preises gehört das vorliegende Buch in die Hand jedes Deutschen und dürfte vor allem im staatsbürgerlichen Unterricht der Schulen schlechthin unentbehrlich sein.

M. Philips Price: Die europäischen Wirtschaftsprobleme vor und nach dem Kriege. Verlag Robert Klett & Co., Berlin. 204 Seiten. Geb. RM. 10.—.

Dieses kluge Buch aus der Feder eines der Gesellschaft der Fabier entstammenden Engländer beschäftigt sich in der Hauptsache mit den Fragen der Kapitalausfuhr und Kapitalwanderungen und sieht in den daraus sich ergebenden Kollisionen eine der wesentlichen Ursachen des Weltkrieges. Weltwirtschaftspolitik gesehen durch die Vorgänge auf dem internationalen Kapitalmarkt wird hier geschildert. Price glaubt allerdings, daß es trotz der zahlreichen Reibungsflächen den Finanzleuten möglich gewesen wäre, den Weltkrieg zu vermeiden. „Die störenden Faktoren aber waren die halbfeudalen, theokratischen Mächte in Ost-

europa, Österreich-Ungarn und Rußland. Der Streit über Ansprüche und Einflußgebiete auf dem Balkan schnitt für ein Jahrzehnt die schwache Pflanze der übernationalen Wirtschaft ab, welche in den Industriestaaten Westeuropas zu wachsen begonnen hatte.“ In der nach dem Kriege ständig zunehmenden internationalen Kapitalverflechtung sieht Price eine wesentliche Garantie zur Vermeidung zukünftiger Konflikte. Der Verfasser gelangt folgerichtig zu scharfer Ablehnung des Versailler Diktats und forderte u. a. eine wohlwollende Haltung gegenüber den nationalen Bewegungen in Asien und dem Rassenproblem in Afrika, um Europa einen wesentlichen Anteil an dem wirtschaftlichen Aufbau dieser Gebiete zu sichern. Das Buch enthält eine Fülle unbekannten Materials, und wenn man auch dem Verfasser durchaus nicht immer beipflichten kann, so erlangt man doch einen hervorragenden Einblick in die augenblickliche Situation Europas auf lange Sicht und — in die Denkweise maßgebender englischer Wirtschaftskreise.

Die Zölle nieder! Wege zur europäischen Wirtschaftseinheit von Wilhelm Grotkopp. VIII und 141 Seiten. Verlag Dr. Walther Rothschild. Berlin-Grünwald 1930. Broschiert RM. 5.—.

Diese flüssig geschriebene Abhandlung schildert, ohne sich in dem Wust der Tatsachen zu verlieren, das zollpolitische Bild der Gegenwart, die Tatbestände und Triebkräfte der Zollpolitik in den wichtigsten Staaten des Erdballs. Der zweite Teil beschäftigt sich mit den im Anschluß an Beschlüsse und Vorschläge des Völkerbundes tatsächlich erfolgten bzw. geplanten Zollabbaumaßnahmen. Angesichts der heutigen protektionistischen Welle ist das Ergebnis naturgemäß erschütternd mager. Der letzte Teil der Arbeit beschreibt die Möglichkeiten einer europäischen Zollunion und schließt mit einem entschiedenen Appell zum Freihandel. Diesen kann man zwar gerade vom geopolitischen Standpunkt grundsätzlich durchaus unterschreiben, ohne sich freilich den reichlich optimistischen Erwartungen und von Utopie nicht

immer freien Forderungen des Verfassers anschließen zu können. In Anbetracht der kürzlich eröffneten Zollkonferenz des Völkerbundes hat die Arbeit besonderes Interesse.

Deutsch-rumänische Wirtschaftsbeziehungen. Mit einer volkswirtschaftlichen Bibliographie über Rumänien von Dr. Hermann Groß. Verlag von Walter de Gruyter & Co., Berlin 1929.

Die vorliegende Studie schließt insofern eine empfindliche Lücke in der Literatur und kommt einem ausgesprochenen Bedürfnis nach, als gerade auf dem Balkan für die deutsche Wirtschaft unerschlossene Entwicklungsmöglichkeiten liegen, Möglichkeiten, die um so verlockender sind, als Deutschland durch die Gunst der geographischen Lage als der gegebene Lieferant erscheint und ferner die Konkurrenz der Industrieländer hier noch nicht ganz so heftig ist wie auf den meisten überseeischen Gebieten.

Diese Arbeit beschränkt sich nicht auf das Thema im engen Sinn, sondern gibt darüber hinaus eine Strukturanalyse der rumänischen Volkswirtschaft, die ja gegenüber der Vorkriegszeit erhebliche Änderungen durchgemacht hat. Besonders wertvoll ist der letzte Abschnitt der Untersuchung, der sich mit der Bedeutung des ausländischen, insbesondere des deutschen Kapitals für die Entwicklung der rumänischen Wirtschaft befaßt. Ist doch beim heutigen Stande des Kapitalismus das Wort: Der Handel folgt der Flagge, längst ersetzt durch: Der Handel folgt dem Kapital. Daher liegt der wichtigste Grund für den Rückgang des deutschen Absatzes in der Unfähigkeit Deutschlands, im Vorkriegsumfang Kapitalien auszuliehen. Andererseits sind in dem deutsch-rumänischen Abkommen vom November 1928, das abschließend noch behandelt wird, alle bisherigen Hindernisse in den deutsch-rumänischen Wirtschaftsbeziehungen beseitigt, so daß eine Steige-

rung der deutschen Kapitalinvestierungen in Rumänien und somit auch eine Intensivierung der Gesamtwirtschaftsbeziehungen erwartet werden darf. Eine sehr ausführliche volkswirtschaftliche Bibliographie über Rumänien ist beigegeben. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn im Laufe der Zeit im Rahmen des Instituts für mittel- und osteuropäische Wirtschaftsforschung in Leipzig ähnliche Abhandlungen über die Beziehungen zu den übrigen Balkanstaaten erscheinen würden.

Dr. Alfred Marcus: Die großen Eisen- und Metallkonzerne. 18 Tafeln, 192 S., Verlag S. Hirzel, Leipzig 1929. Br. RM. 13.—, geb. RM. 14.50.

Es werden hier in monographischer Form die 18 wichtigsten Konzerne, meist aus dem Gebiete der Eisen-, Stahl-, Kupfer-, Aluminium-, Zink- und Zinnproduktion behandelt. Der Aufbau und die Verflechtungen jedes Unternehmens sind sehr geschickt und übersichtlich durch ein Diagramm dargestellt, wodurch gleichzeitig eine ermüdende Häufung von Tatsachenangaben im Text vermieden wird. Der an sich recht spröde Stoff wird sehr lebendig angepackt, wenn auch die alphabetische Anordnung der einzelnen Konzerne recht sinnlos und störend ist. Weniger das Sein der einzelnen Konzerne steht im Mittelpunkt als ihr Werden. Neben einer kurzen Entwicklungsgeschichte wird die gegenwärtige Lage der Unternehmen bzw. die Marktsituation des betreffenden Metalls dargestellt. Aus beiden Faktoren heraus wird dann die mutmaßliche Zukunftsentwicklung abgeleitet. Auch die Fäden, die zwischen den einzelnen Zweigen der Metallwirtschaft hin und her laufen, werden nicht außer acht gelassen. Angesichts der von Jahr zu Jahr stärker hervortretenden Tendenz zur Konzernbildung und zu internationalen Verflechtungen dürfte das vorliegende Werk in zahlreichen Fällen ein willkommener Ratgeber sein.

BEIHEFTE ZUR ZEITSCHRIFT FÜR GEOPOLITIK

1. FRITZ HESSE / Die Mossulfrage M 3.50
2. MANFRED LANGHANS-RATZEBURG / Begriff und Grundlagen der geographischen Rechtswissenschaft (GeoJurisprudenz) M 4.—
3. ALOIS HOBELSPERGER / Europa im Abstieg. Weltpolitik und Weltwirtschaft seit 1913 M 5.—
4. HEINRICH GATTINEAU / Verstädterung und Arbeiterherrschaft. Ergebnisse einer kritischen Betrachtung der australischen Verhältnisse Kartoniert M 8.50. Leinen M 9.50
5. H. HARMSSEN und K. C. von LOESCH / Die deutsche Bevölkerungsfraße im europäischen Raum M 3.80
6. ERICH KOCH-WESER / Deutschlands Außenpolitik in der Nachkriegszeit M 2.50

Subskribenten auf die ganze Reihe erhalten einen Nachlaß von 10 % auf die angegebenen Preise

KURT VOWINCKEL VERLAG GMBH.

10 Jahre Zentralverlag

Das neue VERLAGSVERZEICHNIS kostenlos

Bücher aus Politik und Wirtschaft
von aktueller Bedeutung, von bleibendem Wert
„WELTPOLITISCHE BÜCHEREI“

ZENTRALVERLAG • GMBH • BERLIN W 35

Der moderne Führer

durch die Literatur aller Zeiten und Völker: Aufsehen erregend in seiner umwälzenden Methode ist das in Lieferungen neu erscheinende
„HANDBUCH DER LITERATURWISSENSCHAFT“
herausgegeben in Verbindung mit ausgezeichneten Universitätsprofessoren
von Professor Dr. Oskar Walzel-Bonn. — Mit etwa

3000 Bildern

in Doppeltondruck
u. vielen Tafeln z.T.
in Vierfarbendruck.

7,- Rmk.

Gegen monatliche Zahlungen von nur

Urteile der Presse: „Das unentbehrliche Handbuch für jeden Gebildeten“ (Essener Allg. Ztg.). — „Ein gewaltiger Dienst am Volksganzen wird geleistet“ (Deutsche Allgemeine Zeitung). — „Eine monumentale Geschichte der Dichtung“ (Voessische Zeitung).

Man verlange Ansichtssendung Nr. 53a von

ARTIBUS ET LITERIS G. M. B. H., BERLIN-NOWAWES

F. A. BROCKHAUS LEIPZIG C 1



D e m n ä c h s t e r s c h e i n e n :

C. Z. Klötzel **Indien im Schmelztiegel.** Mit zahlreichen Abbildungen. Geheftet RM 6.—
Gebunden RM 7.—

Die Presse meldet gerade in der letzten Zeit immer wieder Geschehnisse, die beweisen, daß in Indien eine „lautlose Revolution“ am Werke ist, das uns wohlvertraute Antlitz des alten Asiens völlig zu verändern. Klötzels Buch erscheint darum im rechten Augenblick, um uns die Erklärung zu geben für so manches indische Ereignis der letzten Zeit und für zahlreichere, wichtigere, die erwartet werden müssen. — Als Berichterstatter einer der größten deutschen Zeitungen seit fast einem Jahrzehnt vor allem Kolonialländer bereisend, hat K. es sich hier zur Aufgabe gemacht, jene Kräfte zu schildern, die heute Indien zu einem Schmelztiegel machen, in dem alte Überlieferung und neues Denken zur geistigen Grundlage eines modernen Indiens zusammengeschmolzen werden.

Alfred von Roth-Rösthof **Ba Menelik.** Mit 51 Abbildungen und einer Übersichtskarte. Geheftet RM 7.—
Ganzleinen RM 8.50

Neun Monate lang hat der Bälte Alfred von Roth Abessinien kreuz und quer durchzogen, um Lebens- und Erwerbsmöglichkeiten für seine vertriebenen Landsleute zu suchen. Die erste größere Reise führte ihn nach Nordosten zu den wilden, ewig aufsässigen Danakil, wo der Acker mit dem Gewehr in der Hand bestellt wird, auf der zweiten stößt er nach Süden vor, um am Massiv des Djilalo das seltenste Hochwild Afrikas, den Njala, zu jagen. Die dritte Fahrt gilt den Gebirgen des Westens. Dort ist Gold zu finden, und im Auftrag einer europäischen Gesellschaft soll er die Fundstellen prüfen und Schürfrechte zu erwerben suchen. Die lebensvollen Schilderungen werden unterstützt durch zahlreiche Abbildungen nach Aufnahmen des Verfassers und des bekannten Afrika-Photographen Jos. Steinlehner, der den Verfasser längere Zeit begleitete.

Harvey J. Howard **Zehn Wochen bei chinesischen Banditen.** Band 49 der Sammlung „Reisen und Abenteuer“. Mit zahlreichen Abbildungen. Halbleinen RM 2.80
Ganzleinen RM 3.50

Im engen Zusammenhang mit den langdauernden, nicht endenden Bürgerkriegen in China steht das Räuberunwesen. Fast täglich haben die Zeitungen zu berichten von Überfällen der Hung-Hutzen zu Wasser und zu Lande. Ein amerikanischer Arzt, der das Pech hatte, in die Hände einer solchen Bande zu fallen und 10 Wochen lang auf allen Raubzügen mitgeschleppt wurde, berichtet wahrheitsgetreu seine Erlebnisse. Was das Buch auch für den geopolitisch Interessierten wichtig macht, sind vielleicht weniger die gefährvollen Abenteuer des Verfassers als vielmehr die aufschlußreichen Beobachtungen, die er während seiner Gefangenschaft machen konnte, ein plastischer, ungemein eindrucksvoller Ausschnitt aus den Schattenseiten des Lebens im neuen China.

Verlangen Sie die reichbebilderten Prospekte



ZUSAMMENSTOSS

HORCHWAGEN - EISENBAHN

— — — Die sechs Insassen unverletzt — — —

Kinonglas splittert nicht!



RÖDER, MEYER & Co

Berlin-Hohenschönhausen 5

Tel.: E 5 Lichtenberg 5221.